

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

**STUDIO SULL'EVOLUZIONE DELLA
CONCENTRAZIONE NELL'INDUSTRIA
DI CICLI, MOTOCICLI E CICLOMOTORI
IN ITALIA 1970-1972**

**STUDIO SULL'EVOLUZIONE DELLA
CONCENTRAZIONE NELL'INDUSTRIA
DI CICLI, MOTOCICLI E CICLOMOTORI
IN ITALIA 1970-1972**

Aprile 1975

La presente relazione è stata redatta, nell'ambito di un programma di ricerche della direzione generale della concorrenza della Commissione delle Comunità europee, a cura della divisione ATOR consulenza aziendale della Fiduciaria italo-svizzera Spa. Il gruppo di ricerca era costituito dal prof. A. Amaduzzi e i dott. R. Camagni e G. Martelli.

P R E F A Z I O N E

Questo volume costituisce parte di una serie di studi settoriali concernenti l'evoluzione della concentrazione nei differenti paesi membri della Comunità europea.

I rapporti sono stati preparati dai differenti istituti ed esperti nazionali, incaricati dalla Commissione di realizzare il programma di studi settoriali in parola.

Poichè si è tenuto conto dell' interesse specifico e generale di tali rapporti nonchè degli impegni assunti dalla Commissione nei confronti del Parlamento europeo, si è ritenuto di pubblicarli integralmente nella loro stesura originale.

In proposito, la Commissione, mentre si astiene da ogni commento, tiene a precisare che la responsabilità circa l'esattezza dei dati e la fondatezza delle conclusioni che figurano in ogni rapporto incombe esclusivamente sull' istituto o sull' esperto che ne è autore.

Man mano che - in esecuzione del programma settoriale ancora in corso - altri rapporti saranno consegnati alla Commissione, si procederà alla loro pubblicazione.

Parimenti la Commissione provvederà a pubblicare una serie di documenti e di tabelle di sintesi, allo scopo di fornire alcune indicazioni che permettano di effettuare un' analisi comparativa dell' evoluzione della concentrazione nei differenti paesi membri della Comunità.



FIDUCIARIA ITALO - SVIZZERA S.p.A.

20123 MILANO

VIA VICTOR HUGO, 2

Divisione

ATOR CONSULENZA AZIENDALE

LA CONCENTRAZIONE INDUSTRIALE IN ITALIA

SETTORE CICLI - MOTOCICLI E CICLOMOTORI

(1970 - 1972)

Prof. Antonio Amaduzzi

Dott. Roberto Camagni

Dott. Giancarlo Martelli

Milano - Aprile 1975

INDICE

PARTE I : CARATTERISTICHE DEL SETTORE

1.1.	Informazioni di carattere generale sul settore oggetto di studio (NICE 385.1)	pag.	9
1.2.	Alcune recenti vicende di carattere aziendale e finanziario	"	12

PARTE II : I DATI GLOBALI DEL SETTORE E LA RICERCA

1.	<u>I dati generali relativi al sub-settore 385.1 per il periodo 1969-1972</u>	"	14
1.1.	Produzione	"	14
1.2.	Numero complessivo delle aziende operan- ti nel settore	"	15
1.3.	Elenco delle principali aziende operanti nel settore nel 1973	"	19
1.4.	Numero di unità di attività economica	"	24
1.5.	Fatturato globale del settore	"	25
1.6.	Gli effettivi totali del settore	"	26
1.7.	Massa salariale totale	"	27
1.8.	Utile netto, cash-flow, capitale proprio, investimenti lordi	"	27
1.9.	Importazioni	"	27
1.10.	Esportazioni	"	27
1.11.	Valore aggiunto	"	30
2.	<u>L'indagine diretta</u>		
2.1.	Le variabili e gli indici di concentra- zione	"	31
2.2.	L'indagine condotto per "entreprises" e per "unités d'activité économique". Il problema della disaggregazione	"	31
2.3.	Il campione	"	32
2.4.	La stima dei dati mancanti	"	33
2.5.	Considerazioni sulla raccolta dei dati	"	34

PARTE III : LA CONCENTRAZIONE INDUSTRIALE NEL SETTORE
DELLA COSTRUZIONE DI CICLI MOTOCICLI E
CICLIMOTORI

1.	<u>Concentrazione industriale e fusioni di imprese</u>	pag.	36
2.	<u>La concentrazione industriale e i risultati della ricerca</u>	"	38
2.1.	I dati globali del campione	"	38
2.2.	I "rapporti di concentrazione"	"	40
2.3.	Gli indici calcolati sul totale del settore	"	41
2.4.	Gli indici calcolati sul campione: il sistema di indici Linda	"	41
2.4.1.	Il fatturato	"	42
2.4.2.	Effettivi, massa salariale, capitali propri	"	42
2.4.3.	Cash-flow e utile netto	"	43
2.4.4.	Gli investimenti lordi	"	44
2.4.5.	Relazioni fra variabili diverse	"	44
2.4.6.	Conclusioni	"	47
3.	<u>Evoluzione della struttura industriale secondo i censimenti della occupazione</u>	"	53
4.	<u>Il capitale, le quote di mercato, i prezzi</u>	"	57
4.1.	La proprietà del capitale	"	57
4.2.	Le quote di mercato e i prezzi	"	60
4.2.1.	Il sottosettore delle biciclette	"	61
4.2.2.	Il sottosettore dei ciclomotori	"	64
4.2.3.	Motocicli, motoscooters, motocarri	"	66

TAVOLE

RAPPORTO FINALE

SETTORE: COSTRUZIONE DI CICLI - MOTOCICLI E CICLOMOTORI
(1970 - 1972)

38 - Costruzione di materiale di trasporto

385 - Costruzione di cicli - motocicli e loro parti
staccate.

385.1 - (SUB-SETTORE OGGETTO DI STUDIO) Costruzione di
cicli - motocicli - ciclomotori.

+

+ +

PARTE I - CARATTERISTICHE DEL SETTORE

1. Informazioni di carattere generale sul settore oggetto di studio (NICE 385.1)

Nel corso degli anni '60 l'industria ciclomotociclistica italiana ha subito, come può essere facilmente rilevabile dal nostro precedente rapporto, che copriva il periodo 1962/1969, un lungo travaglio, di tipo tecnico, economico e finanziario, per far fronte a una crisi che investiva l'intera produzione mondiale ed era accentuata dalla aggressività e competitività dei produttori giapponesi.

Questo travaglio è continuato in parte anche nei tre anni successivi, attraverso un processo di concentrazione molto accentuato, che ha posto le basi per uno sviluppo interessante della nostra industria.

Nel settore motociclistico, l'industria italiana è al secondo posto nel mondo, per quanto concerne il valore della produzione, e ha fondato questa sua notevole posizione negli anni passati essenzialmente sui bassi costi di produzione e sulle esportazioni.

La crisi di certi mercati interni e l'aumento dei costi di lavoro, hanno imposto una ristrutturazione del settore, che possiamo dire ormai completata; purtroppo questa fase di ristrutturazione ha coinciso negli ultimi anni con una fase di recessione profonda e perdurante della nostra economia.

Forti aumenti del costo di lavoro, crisi di domanda, aumento del costo delle materie prime accentuato dalla svalutazione di fatto della moneta nazionale, stretta creditizia a partire dall'ultimo trimestre 1973, che ha gravato soprattutto sulle piccole imprese del settore: sono questi alcuni fattori che hanno accentuato la crisi del settore rendendo più ardua ogni azione di rilancio e di ristrutturazione.

A fronte di questi fattori negativi, non dobbiamo dimenticare alcuni lati positivi della congiuntura degli ultimi anni: innanzitutto la svalutazione della moneta ha difeso ed agevolato la nostra corrente di esportazioni, in presenza di un forte aumento dei prezzi dei prodotti esportati. Inoltre la crisi petrolifera non può che favorire una industria che in massima parte produce mezzi di trasporto a consumo molto ridotto.

Naturalmente questi fattori positivi incidono in misura differente a seconda dei tipi di prodotti: i fabbricanti di moto di grossa cilindrata mostrano grosse difficoltà di distribuzione, in presenza di una diretta concorrenza giapponese e di una imposizione fiscale indiretta (una tantum dell'agosto 1974) chiaramente punitiva.

I fabbricanti di cicli e di ciclomotori, rilanciati dalla crisi petrolifera e dalle esportazioni, non hanno invece problemi di vendita.

In molti casi, le perduranti agitazioni sindacali non hanno permesso per lungo tempo (come nel caso della Morini) di saturare le normali richieste della rete distributiva.

Quasi tutte le società, nel periodo considerato, hanno mostrato bilanci in perdita, risentendo pesantemente del rincaro delle materie prime e del costo della mano d'opera.

Ne è scaturita come conseguenza la frequente maggiorazione dei prezzi di vendita e la impossibilità di avere listini costanti, con specifico disagio dei concessionari all'estero.

Per quanto concerne il mercato italiano, va fatta menzione di un fatto importante, che è negativo dal punto di vista della produzione nazionale, ma contemporaneamente è sintomo della vivacità, effettiva e potenziale, del mercato stesso: ci riferiamo alla fortuna delle esportazioni in Italia di motociclette provenienti dal Giappone e dal Sud-Est asiatico.

Nei primi dieci mesi del 1973, i giapponesi hanno venduto in Italia 17.840 motoveicoli, pari al 50% in più rispetto all'intero anno 1972, nel quale le vendite toccarono gli 11.803 motoveicoli.

La Honda da sola si è assicurata il 14% dell'intero mercato italiano.

I produttori nazionali hanno lamentato il fatto che gli importatori di motoveicoli giapponesi eludevano il vincolo di legge che impedisce l'importazione di motocicli di peso inferiore ai 170 Kg., appesantendo artificialmente alcuni accessori. Recentemente tale divieto è stato tramutato in divieto di importare motocicli fino a 350 cc.

I fabbricanti di motociclette di minima cilindrata (vedi Agrati Garelli e Piaggio), sono completamente protetti dall'attacco proveniente dal Giappone. Altre imprese fabbricano motocicli fino a 350 cc. (vedi Morini) e si tengono parimenti al coperto dalla massiccia offensiva, poco toccati negli ultimi anni dai tentativi degli importatori di superare i limiti di peso a causa dei già ricordati vincoli alla produttività aziendale che impedivano una piena saturazione della domanda.

I produttori di moto di grossa cilindrata subiscono direttamente la pressione giapponese (Ducati, Guzzi, Laverda), ma non dobbiamo dimenticare che tali imprese vendono un certo tipo di moto proprio per il fatto che i giapponesi le hanno fatte tornare di moda sui mercati internazionali.

In generale possiamo affermare che le aziende operanti nel settore, dopo una crisi settoriale lunga e generalizzata, non hanno imboccato, in presenza di una fase di rilancio connessa alla crisi energetica, in modo deciso la via degli investimenti e del rinnovo tecnologico, per migliorare la produttività e l'organizzazione interna; e ciò principalmente a causa delle grosse nubi che gravano sul quadro economico nazionale.

In questo senso solo l'atteggiamento del gruppo De Tomaso è in netta antitesi.

1.2. Alcune recenti vicende di carattere aziendale e finanziario.

Verso la fine del periodo di tempo preso in esame (1971-1972) assume particolare rilevanza l'ingresso nel settore motocicli del gruppo De Tomaso, precedentemente operante in campo automobilistico. Proveniente da una partecipazione di minoranza con la Ford, si è orientato verso il settore motociclistico sia per la prevista crisi energetica (almeno così è stato dichiarato), sia perchè in questo settore vi era una crisi di potere.

In effetti per la mancanza di un gruppo o di gruppi dominanti il settore motociclistico italiano si presentava come l'ideale terra di conquista, specialmente se ad attaccarlo sono uomini dalla decisa mentalità commerciale nord-americana (anche se il De Tomaso non è di nascita un nord-americano).

Con l'acquisto della F.lli Benelli di Pesaro, che aveva riunito a se' la Moto B (derivata da una precedente divisione dei titolari), e la successiva acquisizione della Moto Guzzi, si è creato un gruppo che si è imposto anche grazie all'influenza che è capace di determinare a livello governativo.

La Seimm Moto Guzzi proveniva da una gestione parastatale fortemente deficitaria ed è stata acquistata con trattative a livello ministeriale; ciò ha poi costituito un punto di forza per far abrogare un già concesso permesso alla Honda di montare motocicli in Italia e, a nostro parere, ha condizionato in maniera negativa le trattative tra la Honda stessa e la Ducatti (società a capitale pubblico) per la fabbricazione in Ita-
lia di motociclette di piccola cilindrata, su licenza.

I precedenti leaders del settore degli anni '50 (Moto Guzzi e Gilera) si erano sfaldati per senescenza: la Gilera è passata alla Piaggio e la Moto Guzzi evitò la liquidazione per inter-
vento statale.

Se all'attuale gruppo leader è stato relativamente facile co-
stituirsi a livello europeo, tuttavia è stato abbastanza dif-
ficile farsi riconoscere dai partners come gruppo leader in
Italia.

Gli altri iscritti all'associazione nazionale degli industria-
li del settore non hanno gradito questa intrusione perchè in
effetti gli intenti dichiarati del gruppo De Tomaso sono quel-
li di coprire entro il 1978/1979 il 70% del mercato italiano
ed il 25/30% di quello europeo.

Questo settore, uscito da una lunga crisi di vendite, è stato
rilanciato dalla crisi energetica e si è trovato automatica-
mente in una fase di pieno assorbimento: le prospettive quin-
di di dover combattere a breve con chi tende ad assurgere ad
una posizione di semi-monopolio, sono evidenti.

E' sintomatico il fatto che questo gruppo non viene seguito
attivamente dagli altri, che si lasciano trainare, anche quan-
do si tratta di lottare per comuni interessi di categoria.

Il gruppo De Tomaso ha una buona penetrazione sul mercato in-
ternazionale; esso proviene da una esperienza di fondo del
settore automobilistico, nel quale ha mantenuto alcune unità
produttive e altamente specializzate (De Tomaso Automobili di
Modena; carrozzeria Ghia e Vignale di Torino).

PARTE II - I DATI GLOBALI DEL SETTORE E LA RICERCA

1. I dati generali relativi al sub-settore 385.1 per il periodo 1969 - 1972.

1.1. Produzione

TABELLA 1

ANNI	BICICLETTE N°	CICLOMOTORI N°	MOTOCICLI E MOTOSCOOTERS N°	MOTOFURGONI E MOTOCARRI N°
1962	800.000	205.000	410.000	47.000
1969	1.600.000	580.000	135.000	61.000
1970	1.400.000	560.000	157.200	62.020
1971	1.700.000	605.000	159.500	45.760
1972	2.000.000	670.000	236.400	44.900
1973	2.150.000	685.000	206.550	42.940

Fonte : A.N.C.M.A.

Il numero di biciclette prodotte in Italia ha subito un leggero decremento nel 1970, per poi aumentare in modo spiccatissimo, grazie soprattutto alle esportazioni sul mercato americano (dal 1970 al 1973 abbiamo un aumento del 50%).

La produzione di ciclomotori mostra nello stesso periodo, un andamento del tutto simile, anche se con variazioni meno spiccate.

La produzione di motocicli e motoscooters mostra una buona ri presa fino al 1972, che non può compensare tuttavia la forte crisi subita negli anni '60.

La produzione di motofurgoni rimane per tutto il periodo su valori relativamente bassi e stabili, risentendo del perdurare della crisi del settore edilizio.

Questi andamenti sono visivamente presentati nei grafici che seguono, tratti dalla relazione del Consiglio all'Assemblea Generale dell'A.N.C.M.A. (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori) del 1974.

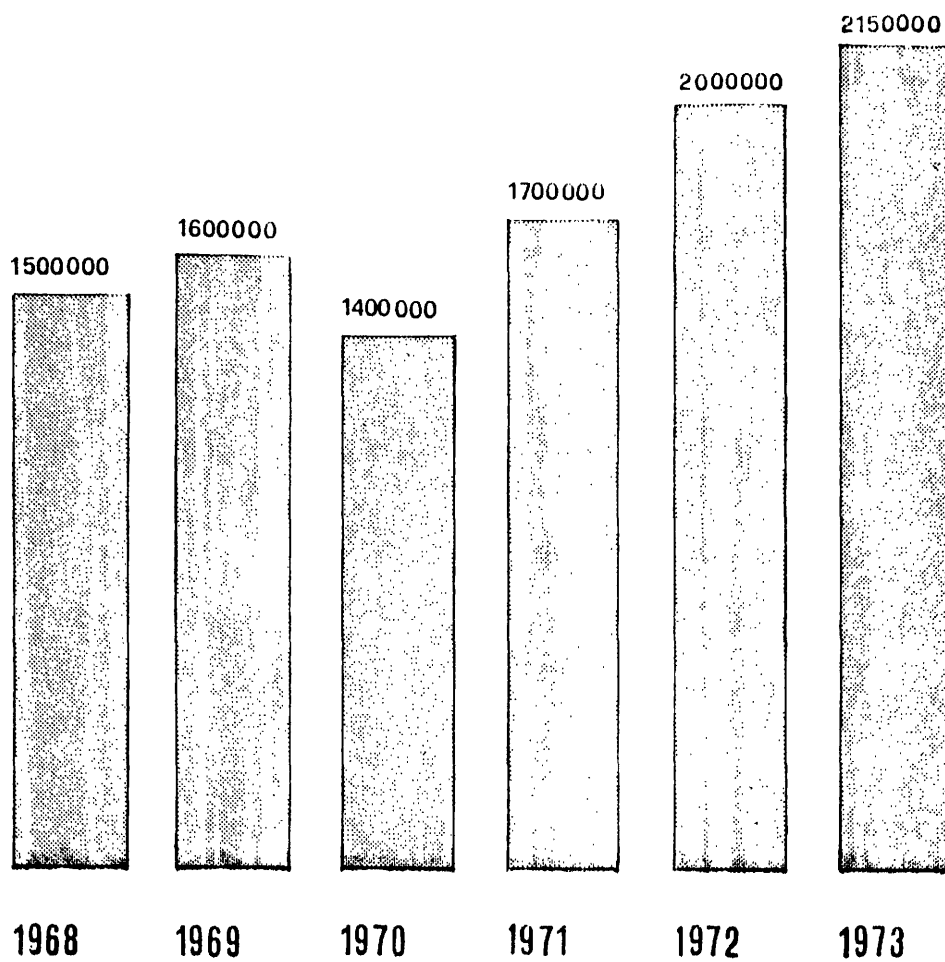
Per i veicoli a motore sono presentate anche le serie storiche delle immatricolazioni.

1.2. Numero complessivo delle aziende operanti nel settore

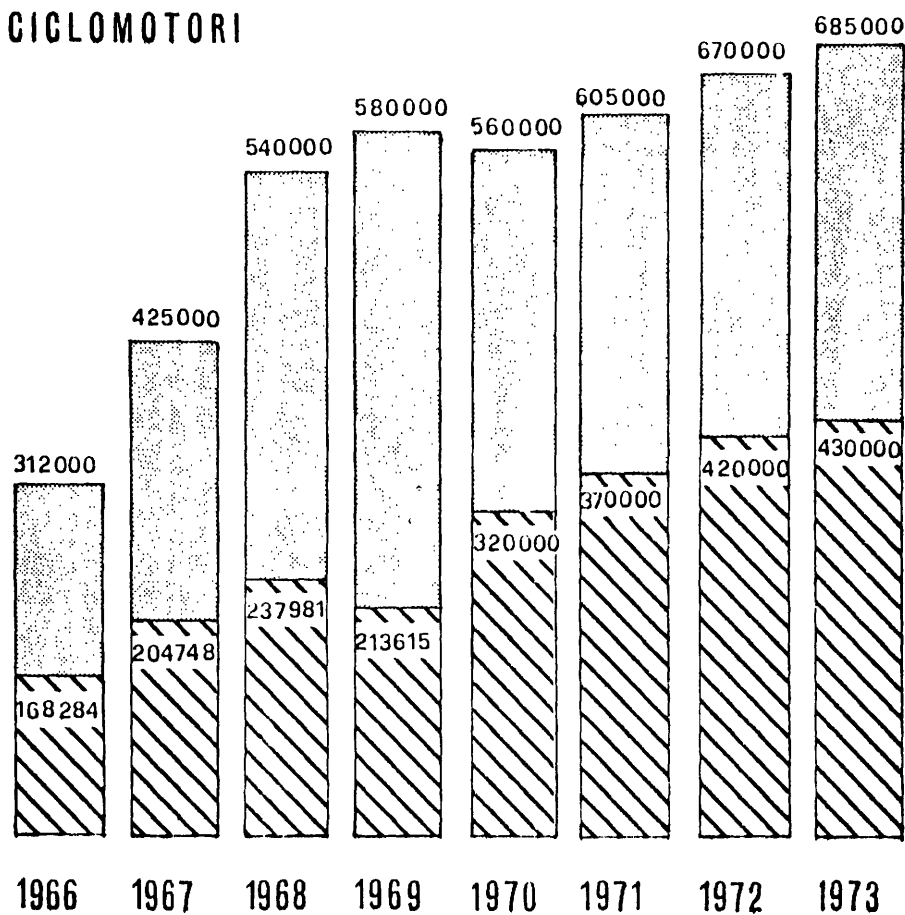
TABELLA 2

ANNO	N° IMPRESE ISCRITTE A.N.C.M.A.	N° IMPRESE OPERANTI (STIME F.I.S.)
1962	56	75
1969	57	80
1970	-	74
1971	-	77
1972	-	80
1973	56	79

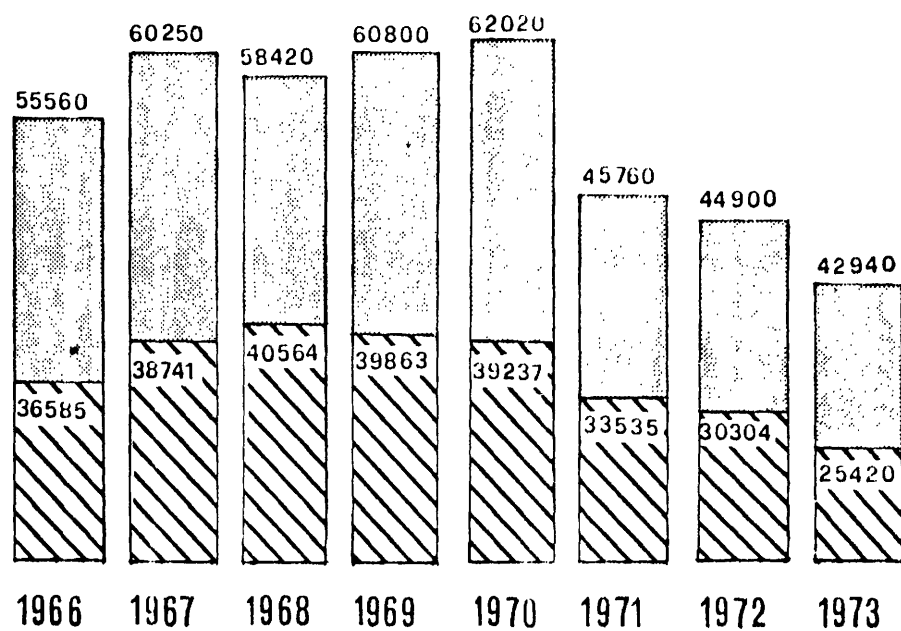
PRODUZIONE BICICLETTE



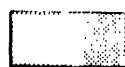
CICLOMOTORI



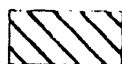
MOTOFURGONI E MOTOCARRI



N.B. - La produzione dei veicoli a tre ruote comprende anche i ciclocarri.

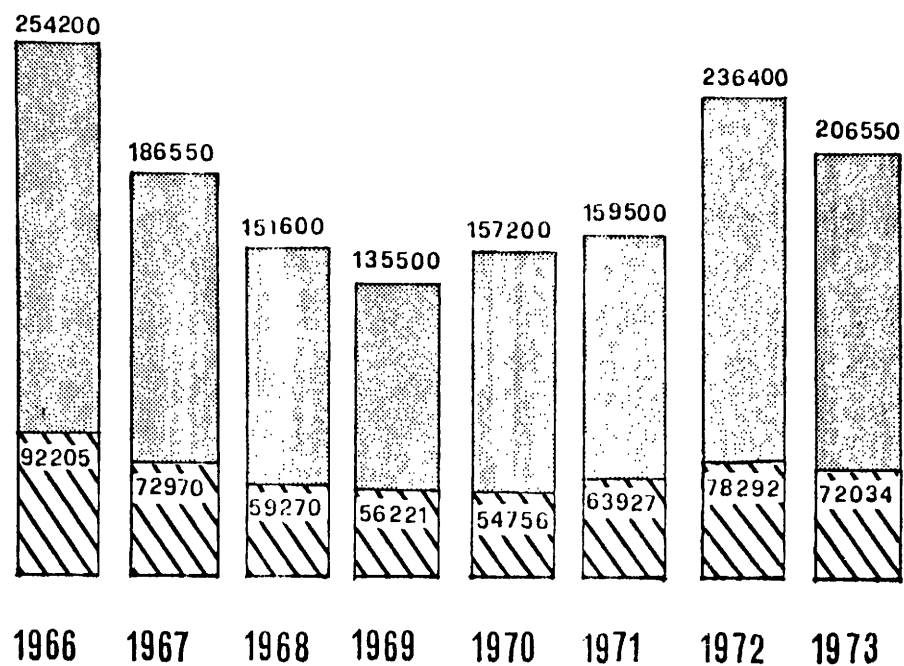


PRODUZIONE

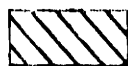


IMMATRICOLAZIONI

MOTOCICLI E MOTOSCOOTERS



PRODUZIONE



IMMATRICOLAZIONE

Il numero delle imprese operanti nel settore non ha subito variazioni sensibili; tuttavia, come appare chiaro da quanto presentato al paragrafo successivo, vi è stato un discreto ricambio all'interno del ramo.

1.3. Elenco delle principali aziende operanti nel settore nel 1973.

In linea con quanto fatto nel precedente rapporto, forniamo un elenco delle principali aziende operanti nel settore, suddivise nelle tre ripartizioni: costruzione di biciclette, ciclomotori, motocicli e motoscooters.

Tale elenco è stato redatto in collaborazione con l'A.N.C.M.A.

GRUPPO COSTRUTTORI DI BICICLETTE.

- ANDREIS (Cuneo)
- APRILIA di Beggio S.n.c. - Noale (Venezia)
- BOZZI EMILIO S.p.A. - Milano
- CARNIELLI TEODORO & C. S.p.A. - Treviso
- CARRARO F.lli S.n.c. - Selvazzano (Padova)
- CHIORDA del F.lli Trapletti - Viganò S. Martino (Bergamo)
- CICLI CINZIA - S. Lazzaro di Savena (Bologna)
- CICLI OLYMPIA di P. & A. Fontana - Piove di Sacco (Padova)
- CICLI SUPERBA di Marcolongo - Sarmeola di Rubano (Padova)
- CIMATTI MARCO - Pioppe di Salvaro (Bologna)
- DONISELLI FRATELLI S.a.s. - Milano
- FABBRICA MOTO VELO FIORELLI - Novi Ligure (Alessandria)
- FABO di Ing. Falconi S.a.s. - Vigodarzere (Padova)

- F.I.V. - E. BIANCHI - Treviglio (Bergamo)
- GANNA LUIGI & C. S.a.s. - Varese
- GARLATTI EMILIO S.a.s. - Parma
- GIOS BICICLETTE - Torino
- INDUSTRIA CICLI DEI DI GIARETTA STELVIO - Milano
- OLMO GIUSEPPE - Celle Ligure (Savona)
- QUADRIGA di M. Zanoni & C. - S. Giuliano Milanese (Milano)
- RIZZATO CESARE & C. S.n.c. - Padova
- TAURUS S.a.s. - Milano
- TORPADO di F. & A. Torresini S.n.c. - Padova
- VIVI' S.a.s. - Pontevico (Brescia).

- - - - -

GRUPPO COSTRUTTORI CICLOMOTORI

- AGRATI-GARELLI - Monticello Brianza (Como)
- APRILIA di Beggio S.n.c. - Noale (Venezia)
- BENELLI FRATELLI S.p.A. - Pesaro
- BETAMOTOR di Ing. Giuseppe Bianchi S.a.s. - Firenze-Brozzi
- BOZZI EMILIO S.p.A. - Milano
- CARNIELLI TEODORO & C. S.p.A. - Treviso
- CASALINI GIOVANNI COSTRUZ. MECC. - Piacenza
- CHIORDA dei F.lli Trapletti - Viganò S. Martino (Bergamo)
- CICLOMOTORI MILANI - Cesena (Forlì)
- CIMATTI MARCO - Pioppe di Salvaro (Bologna)
- DALDI & MATTEUCCI F.lli S.p.A. - Milano
- DONISELLI FRATELLI S.a.s. - Milano
- EMPOLINI S.d.f. - Milano
- FABBRICA ITALIANA MOTO " B.M. " - Bologna
- FABBRICA MOTO VELO FIORELLI - Novi Ligure (Alessandria)
- FABBRICA NEGRINI - Savignano S.P. (Modena)
- FANTIC MOTOR S.p.A. - Barzago (Como)
- F.B. MONDIAL - F.lli Boselli - Milano
- GITAN S.a.s. - Caorso (Piacenza)
- ITOM MOTOR IMSA - Sant'Ambrogio (Torino)
- ITALJET S.a.s. - San Lazzaro di Savena (Bologna)
- MALAGUTTI S.p.A. - San Lazzaro di Savena (Bologna)
- MORINI FRANCO MOTORI S.p.A. - Casalecchio (Bologna)
- MOTO MORINI - Bologna

- MOTORI MINARELLI - Calderara di Reno (Bologna)
- OMER S.r.l. - Reggio Emilia
- PERIPOLI F.lli S.n.c. - Alte Ceccato-Montecchio Maggiore
- PIAGGIO & C. S.p.A. - Genova
- RIZZATO CESARE & C. S.n.c. - Padova
- S.E.I.M.M. - MOTO GUZZI S.p.A. - Mandello del Lario (Como)
- TAURUS S.a.s. - Milano
- TORPADO di F. & A. TORRESINI - Padova
- VELOMOTOR TESTI - San Lazzaro di Savena (Bologna)

- - - - -

GRUPPO COSTRUTTORI MOTOCICLI E MOTOSCOOTERS

- AMF - HARLEY - DAVIDSON VARESE S.p.A. - Varese
- BENELLI FRATELLI S.p.A. - Pesaro
- BETAMOTOR di Ing. Giuseppe Bianchi S.a.s. - Firenze-Brozzi
- CICLOMOTORI MILANI - Cesena (Forlì)
- DUCATI MECCANICA S.p.A. - Bologna
- FABBRICA ITALIANA MOTO " B.M. " - Bologna
- FANTIC MOTOR S.p.A. - Barzago (Como)
- F.B. MONDIAL - F.LLI BOSELLI - Milano
- GILERA - Arcore (Milano)
- ITALJET S.a.s. - San Lazzaro di Savena (Bologna)
- ITOM MOTOR IMSA - Sant'Ambrogio (Torino)
- MECCANICA VERGHERA S.p.A. - Verghera (Varese)
- MOTO LAVERDA S.a.s. - Breganze (Vicenza)
- MOTO MORINI - Bologna
- PIAGGIO & C. S.p.A. - Genova
- PO F.LLI di E. PO - Modena
- S.E.I.M.M. - MOTO GUZZI S.p.A. - Mandello del Lario (Como)
- S.W.M. S.r.l. - Palazzolo Milanese
- VELOMOTOR TESTI - San Lazzaro di Savena (Bologna)

- - - - -

Come già accennato, rispetto al 1969, vi è stato un discreto cambio di aziende (iscritte all'A.N.C.M.A.) all'interno del settore.

In particolare, per i tre sottosettori:

- costruttori di biciclette: + 10 (aziende nuove)
- 7 (aziende scomparse)
- costruttori di ciclomotori: + 8 (aziende nuove)
- 13 (aziende scomparse)
- costruttori di motocicli: + 6 (aziende nuove)
- 11 (aziende scomparse)

Come si può notare, un saldo positivo si è avuto solo tra i costruttori di biciclette, il sottosettore che ha avuto il maggiore sviluppo nel periodo considerato.

Negli altri settori, oltre al normale processo di mortalità delle imprese, si è aggiunto negli ultimi anni un importante processo di concentrazione.

Da ultimo, notiamo come una buona parte dei movimenti di aziende sia dovuto non tanto a una effettiva scomparsa, quanto a un processo di progressiva specializzazione in un solo sottosettore, laddove negli anni precedenti le aziende erano spesso presenti in due sottosettori (cicli e ciclomotori, o ciclomotori e motocicli).

1.4. Numero di unità di attività economica.

Sulla base della definizione più volte citata nei precedenti rapporti, possiamo affermare che per la grande maggioranza delle aziende operanti nel settore, il numero di unità di attività economica sia uguale a 1 (non si considerano qui le specializzazioni all'interno del settore oggetto di studio).

Solo in due casi (fra le aziende direttamente esaminate) la produzione di cicli-motocicli-ciclomotori rappresentava una quota inferiore al 50% della produzione totale.

1.5. Fatturato globale del settore

TABELLA 3

ANNI	FATTURATO (miliardi)
1962	88
1969	112
1970	122
1971	137
1972	160

Fonte: STIME F.I.S.

Il fatturato globale di settore è stato da noi stimato sulla base di:

- informazioni forniteci dall'A.N.C.M.A.;
- stime da noi effettuate per il periodo 1962-1969;
- dati globali del campione di imprese esaminate direttamente;
- indici indiretti (produzione fisica e prezzi medi all'espor-
tazione).

1.6. Gli effettivi totali del settore

TABELLA 4

ANNI	EFFETTIVI N°
1962	16.700
1969	13.810
1970	13.690
1971	14.160
1972	15.020

Fonte: STIME F.I.S.

Il numero degli effettivi totali del settore (operai+impiegati+dirigenti) è stato stimato sulla base di:

- informazioni forniteci dall'A.N.C.M.A.;
- valori stimati per il periodo 1962-1969;
- dati globali del campione di imprese esaminate;
- percentuale occupata dal campione all'interno del settore per quanto concerne il fatturato;
- una produttività (fatturato per dipendenti) inferiore di un 5-8% per le imprese non comprese nel campione rispetto alle imprese del campione;
- indici indiretti (stime degli effettivi nei tre sottosettori sulla base dei rispettivi saggi di aumento della produzione).

1.7. Massa salariale totale

Questa variabile comprende; salari, stipendi, oneri sociali a carico dell'azienda, stanziamenti a Fondo Anzianità Personale.

Essa è stata studiata all'interno del campione di aziende analizzate singolarmente, ma non è determinabile relativamente a tutto il settore.

1.8. Utile netto cash-flow, capitale proprio, investimenti lordi.

Queste variabili non sono determinabili per il settore nel suo complesso.

1.9. Importazioni

Si può notare (tabella 5) come le importazioni di biciclette raggiungono un importo notevole solo nel 1973.

Le importazioni di ciclomotori sono aumentate in valore a tassi elevati nell'anno 1970 e 1971 (60 e 100%), assestandosi poi attorno a un aumento medio annuo del 25%.

Preoccupante è invece l'andamento delle importazioni di motocicli: in valore, esse si sono sempre raddoppiate in tutti gli anni considerati (1969-1973), con punte nel 1970 (in cui si sono quadruplicate) e nel 1973.

Costituendo le poste più importanti delle importazioni totali, le importazioni di motocicli hanno influenzato direttamente l'andamento di tale variabile globale.

1.10. Esportazioni

Il valore delle nostre esportazioni totali (tabella 6) si è raddoppiato nel periodo 1969-1973.

Importazioni

TABELLA 5

ANNI	BICICLETTE		CICLOMOTORI		MOTOCICLI		TOTALE
	N°	migliaia di Lire	N°	migliaia di Lire	N°	migliaia di Lire	
1962	51	681	6.681	170.097	632	50.957	221.735
1969	496	8.374	9.310	399.758	1.395	476.589	884.721
1970	964	13.802	15.113	640.732	6.009	2.051.004	2.705.535
1971	2.267	19.210	32.147	1.272.759	12.422	4.077.456	5.369.425
1972	1.256	29.572	27.405	1.511.598	19.212	7.469.422	9.010.592
1973	12.234	355.043	28.283	1.995.168	35.875	17.425.952	19.776.163

Fonte: A.N.C.M.A.

Esportazioni

TABELLA 6

ANNI	BICICLETTE		CICLOMOTORI		MOTOCICLI		TOTALE
	N°	migliaia di Lire	N°	migliaia di Lire	N°	migliaia di Lire	
1962	134.222	1.847.397	13.459	853.780	143.084	16.296.882	18.998.059
1969	502.502	6.330.758	170.735	9.419.780	104.928	14.039.887	29.790.425
1970	332.671	4.063.088	200.006	12.203.513	106.780	17.045.553	33.312.154
1971	527.069	7.402.760	210.250	13.755.268	108.836	18.943.575	40.101.603
1972	917.473	17.000.515	200.563	14.022.650	129.833	23.858.789	54.881.954
1973	797.369	14.608.302	223.430	18.434.000	139.347	27.525.978	60.568.280

In parte tuttavia tale aumento è dovuto a fattori monetari, mentre in termini reali possiamo notare un andamento simile e soddisfacente solo nel sottosettore delle biciclette (grazie soprattutto alla buona situazione del mercato americano nel 1971 e 1972).

Nel comparto dei ciclomotori abbiamo nello stesso periodo un aumento delle esportazioni del 30% in termini reali e del 100% in termini monetari, mentre in quello dei motocicli un aumento del 35% in termini reali (a parità di composizione interna) e del 100% in termini monetari.

Il saldo commerciale del movimento import-export è rimasto fortemente attivo nel periodo considerato, aumentando da 30 a 40 miliardi circa; tuttavia, a causa del più forte aumento delle importazioni, queste ultime dal 1969 al 1973, sono passate dal 3% al 30% del valore delle nostre esportazioni.

1.11. Valore aggiunto

Tale variabile non è stata presa in considerazione nella ricerca diretta per campione, nè nella ricerca sui valori globali di settore.

- - - - -

2. L'INDAGINE DIRETTA

2.1. Le variabili e gli indici di concentrazione

Le variabili che sono state prese in considerazione nell'indagine diretta sulle maggiori imprese del settore sono: fatturato, effettivi, massa salariale, utile netto, cash-flow, investimenti lordi, capitali propri.

Le esportazioni sono state richieste, ma in molti casi non sono risultate reperibili: sono state pertanto escluse dalla elaborazione meccanografica.

Per quanto riguarda gli indici di concentrazione, rimandiamo a quanto detto nei precedenti "Rapporti di ricerca".

Ricorderemo solo l'esistenza di due tipi di indici: quelli che si applicano alla totalità del settore (e che in questo caso saranno calcolati solo sulle variabili "fatturato" ed "effettivi", per le quali esistono appunto anche i dati globali), e quelli che si applicano al solo campione di aziende analizzate singolarmente.

A questa seconda categoria appartengono gli indici di "equilibrio dinamico "oligopolistico" di Linda.

2.2. L'indagine condotta per "entreprises" e per "unités d'activité économique". Il problema della disaggregazione.

Per quelle aziende che presentano alcune produzioni, congiunte o complementari, diverse da quella oggetto della indagine, si pone il problema della disaggregazione del dato globale.

Il criterio generale seguito in questi casi, secondo i desideri della Commissione, è il seguente (vedi il rapporto relativo agli anni 1962 - 1969):

- 1° Si procede alla disaggregazione dei dati concernenti esclusivamente: fatturato, effettivi, massa salariale.
- 2° I dati così ottenuti, uniti a quelli delle imprese con sola produzione di cicli, motocicli e ciclomotori, costituiscono la classificazione per "unité d'activité économique". (Questa analisi viene dunque condotta solo per le tre variabili sopra citate).
- 3° I dati globali vengono presi in considerazione in una seconda classificazione, per "entreprise", che abbraccia tutte le variabili studiate.
- 4° In questa classificazione sono contenute solo aziende nelle quali la produzione di cicli, motocicli, ciclomotori rappresenti più del 50% della produzione totale. Rispetto alle classificazioni precedenti, sono state per queste ragioni escluse 2 imprese: Innocenti e Daldi & Matteucci.

I dati globali di settore, che abbiamo presentato al punto 2, si intendono riferiti alla classificazione per "unité d'activité économique", in quanto abbracciano la sola produzione di cicli, motocicli e ciclomotori.

Per la classificazione "entreprises" le imprese "residue" non comprese nel campione, sono le stesse della classificazione per unità di attività economica.

2.3. Il campione

Il campione di imprese considerate per l'indagine diretta, abbraccia le imprese più importanti del settore. Esse sono le stesse che apparivano nel campione della precedente ricerca, effettuata per il periodo 1962-1969.

Tali imprese, inizialmente in numero di 18, si erano ridotte fortemente alla fine del periodo, e ancor più nel periodo da noi considerato, a causa di importanti processi di fusione. Secondo i principi adottati in tutte le ricerche, le imprese scomparse per fusione, non sono state sostituite con imprese nuove.

Rispetto al vecchio campione, l'unica innovazione è costituita dalla inclusione della F.lli Benelli S.p.A. una importante azienda del settore di cui in precedenza non era stato possibile avere dati, al centro negli ultimi anni dei più importanti processi di rinnovamento e di concentrazione.

Essa sostituisce nel campione le società, oggi scomparse, ORM e MOTOM.

Il campione di imprese così raccolto copre circa l'80% dello intero settore.

2.4. La stima dei dati mancanti

Per la stima dei dati mancanti, si è tenuto conto dei criteri informatori e dei metodi di stima utilizzati nel corso della ricerca precedente, aggiungendo per le società con caratteristiche non troppo peculiari, un confronto con una società-modello che avesse caratteristiche simili.

Sono state prese come modello, tutte le società di cui si conoscevano i dati completi, di volta in volta utilizzando come parametro quella i cui dati più si avvicinavano a quelli già noti della società per cui occorreva effettuare delle stime, e ciò naturalmente solo nel caso che i dati noti fossero simili non solo nella entità numerica, ma anche nella struttura tenendo presente l'evoluzione positiva o negativa del numero delle persone occupate, del fatturato, della massa salariale, degli investimenti, degli ammortamenti, degli utili, del rapporto tra fatturato e dipendenti, tra massa salariale e dipendenti, ecc..

Isolato il modello si è provveduto ad effettuare le stime necessarie, tenendo presente le percentuali di adattamento e le eventuali caratteristiche particolari della società presa in esame. Nel caso che qualsiasi paragone risultasse impossibile, sia per la scarsità dei dati a disposizione sia per le particolari ed irripetibili caratteristiche dell'azienda, si è proceduto come segue.

Si è provveduto alle stime con il sistema delle interpolazioni, tenendo presente i tassi medi di incremento nazionali del settore ed i valori medi nazionali delle singole variabili, oltre naturalmente le tipiche particolarità dell'azienda.

Ovviamente, come accade sempre in caso di stime, a valori probanti a livello statistico possono non corrispondere gli stessi livelli di probabilità a livello della singola azienda, nel caso che nella dinamica economica di quest'ultima siano intervenuti dei fattori che l'abbiano portata ad evoluzioni diverse da quelle che i risultati noti (precedenti o seguenti al periodo stimato), le medie nazionali e l'evoluzione di aziende di caratteristiche simili, potevano indicare.

Per le tre variabili, fatturato, massa salariale, dipendenti (che hanno una particolare importanza nella presente ricerca) si è proceduto come segue:

il fatturato viene stimato tenendo presente per ogni anno il numero degli occupati, il "fatturato medio per dipendente" delle aziende del settore, le eventuali variazioni riscontrate in aziende aventi caratteristiche simili ed in particolare la società-modello.

La massa salariale viene stimata tenendo presente il numero degli occupati ed il rapporto "costo medio per dipendente" oltre alle variabili tenute presenti per la stima del fatturato.

I dipendenti vengono stimati con le procedure inverse rispetto a quelle con cui vengono stimati il fatturato e la massa salariale.

In mancanza di qualsiasi dato di partenza la stima parte dal numero dei dipendenti, prendendo come riferimento l'azienda più simile per capitali, investimenti, utili, ecc..

2.5. Considerazioni sulla raccolta dei dati.

Analogamente a quanto detto nel precedente rapporto, possiamo esprimere un giudizio complessivamente positivo sulla fase di raccolta dei dati; e ciò soprattutto per quanto concerne i dati aziendali.

Abbiamo infatti potuto coprire un'ampia quota del mercato totale, ed attraverso numerosi canali abbiamo potuto disporre di una abbondante documentazione relativa alle aziende.

Siamo stati aiutati in questo anche dalla forma giuridica prevalente nelle maggiori imprese del settore - quasi tutte società per azioni - e dalla conseguente esistenza di bilanci ufficiali.

Siamo stati così messi nella condizione, nei casi di necessario ricorso a stime, di potervi procedere con sufficiente obiettività e sicurezza.

Le fonti dei dati sono state:

- i bilanci delle imprese;
- le pubblicazioni dell'Assonime;
- le indagini de "Il Sole-24 Ore" e di Mediobanca;
- contatti diretti con le aziende.

Una nota di minore soddisfazione viene, come avvenne per lo studio del periodo 1962-1969, dalla ricerca dei dati globali di settore.

Altre notizie di carattere prevalentemente qualitativo, riguardanti il mercato nel suo complesso, nonché notizie particolari su singole aziende o su singoli prodotti e modelli, sono stati tratti da pubblicazioni varie; in particolare, l'Espresso Economico, Il Sole-24 Ore, i supplementi annuali di Panorama sul settore delle motociclette.

- - - - -

PARTE III - LA CONCENTRAZIONE INDUSTRIALE NEL SETTORE DELLA COSTRUZIONE DI CICLI MOTOCICLI E CICLOMOTORI

1. Concentrazione industriale e fusioni di imprese

A partire della fine degli anni '60, il processo di concentrazione proprio del settore si basa prevalentemente sulle fusioni e incorporazioni di imprese. Esse hanno condotto ad una struttura di mercato che possiamo considerare oligopolistica, nei sottosettori dei ciclomotori e dei motocicli, mentre nel sottosettore della costruzione di biciclette prevale una forma di mercato simile alla concorrenza monopolistica, con un numero di produttori ancora abbastanza rilevante e precisi tentativi di differenziazione del prodotto. Anche in questo ultimo caso tuttavia esistono imprese leader, almeno dal punto di vista delle possibilità di sviluppo, e per questo una definizione della forma di mercato prevalente risulta abbastanza sfumata e va intesa in senso orientativo.

Il processo di concentrazione e di fusione, ha condotto alcune strutture aziendali ad una condizione, soprattutto finanziaria e commerciale, maggiormente razionalizzata ed in grado di affrontare in posizione di forza la vivace concorrenza straniera.

Le principali fusioni aziendali hanno interessato le seguenti unità:

Agrati-Garelli: fusione nel 1966, per incorporazione della Garelli e mutamento della denominazione sociale.

Moto-Guzzi: nel 1967 cede in affitto alla Seimm-Moto Guzzi la gestione degli stabilimenti di produzione; viene acquistata da quest'ultima nel 1969 per 3 miliardi. Dopo un periodo di gestione parastatale (IMI-GEPI) la Seimm-Moto Guzzi viene acquistata ufficialmente da De Tomaso nel gennaio 1973.

Gilera: incorporata nella Piaggio nel 1970, Attualmente lo stabilimento impiega circa 900 operai, dei quali 600 circa producono parti staccate per la FIAT, e 300 producono motocicli e ciclomotori. Vi sono state nel 1973 voci di un probabile passaggio al gruppo De Tomaso, rimaste senza seguito.

F.lli Benelli: riunisce la Moto B., che era nata da una precedente divisione dei fratelli Benelli; acquistata da De Tomaso nell'agosto 1971.

Innocenti: vende nel 1972 tutti gli impianti per la costruzione di motocicli all'India. Si parla di partecipazione tecnica e di interessenza di gestione.

Edoardo Bianchi Velo: acquistata nel 1972 dalla Chiorda. La produzione di distributori automatici è passata alla Faema.

Ducati: ha avuto trattative con la Honda per la costruzione di moto di piccola cilindrata su licenza. Le trattative, che non hanno avuto buon fine, erano iniziate quando è stato bloccato il progetto della fabbrica Honda in Italia.

- - - - -

2. LA CONCENTRAZIONE INDUSTRIALE E I RISULTATI DELLA RICERCA

2.1. I dati globali del campione

Passiamo ora ad analizzare i risultati della nostra ricerca empirica, effettuata sulle maggiori aziende del settore, in modo da coprire all'incirca l'80% della produzione dell'intero settore.

L'indagine è stata effettuata sia sulle "imprese", considerate nel loro complesso, sia sulle "unità di attività economica", cioè sulla sola produzione motociclistica delle imprese stesse. Questa seconda dimensione di analisi, condotta solo per le variabili "fatturato", "effettivi", e "massa salariale", non è stata tuttavia fatta oggetto di elaborazione meccanografica.

Il campione delle imprese, considerate come "entreprises", è in conseguenza inferiore al campione complessivo, in quanto sono state escluse quelle imprese che producono motocicli per una percentuale inferiore al 50% del loro fatturato globale (ad esempio la Innocenti). Anche le cifre globali del campione (esposte nella tavola N. 1) non corrispondono ai valori effettivi ricordati in precedenza: sono valori che hanno una rilevanza statistica solo di comodo, in quanto servono a non falsare il rapporto fra le imprese del campione e totale di settore. Essi comprendono i valori della produzione non motociclistica delle aziende del settore, mentre, come abbiamo detto, non comprendono la produzione motociclistica delle imprese tipicamente appartenenti ad altro settore.

Osservando la tavola 1, notiamo per quanto riguarda il fatturato, uno sviluppo negli anni 1969-1972 molto più vivace rispetto alla media degli anni precedenti; uno sviluppo, beninteso, in termini monetari, e non in termini di produzione fisica. Rispetto al totale del settore, tuttavia, solo nel 1970 le imprese del campione mostrano un tasso di sviluppo superiore a quello generale, e ciò è dovuto in parte a motivi solo statistici, causati dalle piccole modificazioni nelle imprese del campione che abbiamo inserito per gli anni 1970 / 1972.

Possiamo dire in conclusione che negli ultimi anni è continuata quella progressiva perdita di peso delle imprese maggiori rispetto al settore nel suo complesso, che abbiamo individuato nel nostro precedente rapporto come una delle caratteristiche distintive della seconda metà degli anni '60. Negli ultimi anni, il fatto può essere fatto risalire al forte sviluppo dei costruttori di biciclette, in larga misura esclusi dal campione per la difficoltà di ottenere dati sicuri.

Per quanto concerne gli effettivi, possiamo fare gli stessi rilievi. La differenza sta nell'andamento globale, che a partire dal 1969 (compreso) mostra una inversione della tendenza alla diminuzione, che aveva caratterizzato il settore e il campione nel decennio precedente. Se osserviamo la differenza fra la percentuale occupata dal campione sul settore nel fatturato e la stessa percentuale relativa agli effettivi, notiamo che tale differenza si è ampliata negli ultimi anni; ciò è un segno del maggior ritmo con cui è aumentata la produttività del lavoro nelle grandi imprese, rispetto alle piccole escluse dal campione.

Nella tavola 2 sono mostrati i dati relativi al campione per le variabili: massa salariale, utile netto, Cash-flow, investimenti lordi, capitali propri. Per queste variabili non è stato possibile ottenere dati relativi al settore nel suo complesso.

L'utile netto totale ritorna ai livelli del 1962 solo nel 1972, dopo 10 anni di estrema depressione. Notiamo poi come nello stesso 1972, il valore globale è attribuibile a sole tre imprese su 11, mentre le restanti hanno ottenuto perdite d'esercizio.

La massa salariale totale cresce nel periodo in esame in misura più accentuata degli effettivi totali (numero indice 1972 = 119, contro 114 degli effettivi; base 1970), mettendo in evidenza un aumento dei salari pro capite, in una misura peraltro non eccessiva. I capitali propri crescono in misura proporzionale alla espansione della forza lavoro.

Il cash-flow e gli investimenti lordi presentano un andamento molto variabile, in presenza di una congiuntura difficile come quella degli anni 1969/1972. Per entrambi notiamo un anno di grossa crisi, il 1971, ma un andamento complessivamente positivo: per il cash-flow, nell'anno finale 1972 abbiamo un numero indice pari a 117, in conseguenza in parte della svalutazione monetaria e degli aumenti di prezzo, in parte del processo di razionalizzazione avviato alla fine degli anni '60.

In conclusione, possiamo dire che il settore mostra segni di una certa ripresa: le grandi imprese tuttavia, nonostante vistosi processi di concentrazione, non sono riuscite ancora ad assicurarsi quote crescenti del mercato. Tali processi hanno, in prima approssimazione, sortito un effetto di razionalizzazione interna e di forte aumento della produttività del lavoro.

2.2. I "rapporti di concentrazione"

L'analisi delle concentration ratios (tavola N. 3) poco aggiunge a quanto già detto in precedenza. Esiste un forte aumento della concentrazione nel passaggio fra il 1969 ed il 1970, dovuto in larga misura alla incorporazione della Gile ra da parte della Piaggio, ed anche in parte al cambiamento del campione di riferimento (inserimento della Benelli). Negli anni successivi continua tuttavia la perdita di terreno delle grandi imprese rispetto alle piccole. Ricordiamo a questo proposito che le vicende della costituzione del gruppo De Tomaso non influiscono sui nostri dati, in quanto o si riferiscono ad anni successivi a quelli presi in considerazione, o concernono operazioni esclusivamente finanziarie che non influiscono sulla autonomia giuridica delle aziende.

Entrambe le variabili (fatturato ed effettivi) concordano nel mostrare alla fine del periodo un maggior peso sul totale del settore solo alle prime 4 imprese, rispetto all'anno 1969, parallelamente a un forte aumento della produttività del lavoro nelle stesse aziende, rispetto alle aziende di minori dimensioni.

2.3. Gli indici calcolati sul totale di settore.

Gli indici di concentrazione calcolati sul totale di settore (tavola N. 4) confermano quanto già detto, sulla diminuzione della concentrazione industriale, con l'eccezione del 1970. Su questo fatto concordano tutti gli indici, calcolati sia sul fatturato che sugli effettivi.

Vi è pure una certa convergenza nella indicazione che nello anno finale la concentrazione era inferiore a quella registrata nel 1962 (solo la Varianza dà a questo proposito una indicazione diversa); non vi è una uniformità di indicazioni al contrario sul fatto se la concentrazione fosse maggiore nel 1972 o nel 1969, ma propenderemmo per la seconda ipotesi, stante quanto detto nei paragrafi precedenti, e considerando il fatto che qui si analizza l'intero settore.

2.4. Gli indici calcolati sul campione: il sistema di indici di Linda

Passiamo ora ad analizzare gli indici di concentrazione in senso proprio (i precedenti, a parte la concentration ratios, possono essere considerati propriamente degli indici di disparità e di scostamento da una equidistribuzione), e in particolare il sistema di indici di equilibrio dinamico oligopolistico di Linda.

Come accade in genere per tutti gli indici di concentrazione, il sistema di indici di Linda mostra tutta la sua validità nella osservazione, da una parte, della dinamica storica, e dall'altra nel confronto fra i risultati di variabili differenti.

Analizzeremo dapprima partitamente gli indici applicati ad una singola variabile (per i 4 anni, 1969-1972) e successivamente prenderemo in considerazione, per ogni anno, le conclusioni che scaturiscono dalla osservazione contemporanea delle diverse variabili.

2.4.1. Il fatturato

Se osserviamo l'andamento delle curve degli indici Linda relativi al fatturato (tavola N. 5) nei 4 anni, notiamo che nell'intero periodo 1969-1972, l'indice che si riferisce alle prime 4 imprese è diminuito (aumentando solo, ma in misura limitata nell'ultimo anno): ricordando che nello stesso periodo la quota sul mercato globale delle stesse imprese era aumentata, possiamo concludere che si è andato costituendo nel tempo un gruppo di imprese leader che tendono a controllare il mercato e a differenziarsi, in senso dimensionale, dalle dirette inseguitrici. Al loro interno, pur esistendo una profonda spaccatura fra la prima azienda e le altre (n^*_h , relativo al massimo valore di L , è uguale a 2), notiamo come tale spaccatura tenda nel tempo a ridursi.

Gli indici calcolati su 8, 10 e 11 imprese tendono al contrario ad aumentare nel tempo, segno che la differenziazione fra le prime 4 imprese e le altre è andata via via ampliandosi. Ricordiamo parallelamente che le dirette inseguitrici hanno perduto quote di mercato nello stesso periodo in modo continuo.

2.4.2. Effettivi, massa salariale, capitale propri

Le successive tre variabili, che mostriamo nelle tavole N. 6, 7, 10, mostrano andamenti molto simili nel tempo, ma in parte discordanti con l'andamento del fatturato.

Esse mostrano un progressivo aumento della disparità dimensionale a tutti i livelli della distribuzione. E' perciò confermato che le medie imprese del settore hanno perso progressivamente terreno nei confronti delle piccole imprese escluse dal campione (vedi concentration ratios) e pure nei confronti delle imprese leader. All'interno di queste ultime tuttavia, non si scorge più una tendenza alla progressiva omogeneità: al contrario sia il rapporto fra la prima e la successiva, sia i rapporti fra le prime 4 imprese, tendono a divenire più elevati a favore dell'impresa maggiore.

E' significativo che tutte e tre le variabili qui considerate siano concordi nel mostrare questo trend, in quanto meglio del fatturato esse indicano la capacità produttiva potenziale delle imprese a cui si riferiscono. Se interpretiamo al contrario il fatturato come la realizzazione effettiva di queste potenzialità, possiamo concludere che nel mercato la prima impresa ha notevolmente aumentato la propria distanza dalle rimanenti tre grandi imprese, in senso potenziale, ma non ha saputo, nel periodo considerato, trarre completo vantaggio da questa situazione. Le ristrutturazioni interne, probabilmente vicende sindacali che l'hanno colpita in misura maggiore rispetto alle aziende più piccole, hanno determinato un relativo maggiore sviluppo delle vendite delle dirette inseguitrici.

E' interessante notare come tuttavia già nell'ultimo anno (1972) si sia cominciato a vedere, dal punto di vista della quota di mercato, un risveglio della impresa leader, che ha aumentato la distanza dalle tre grandi imprese seguenti.

2.4.3. Cash-flow e utile netto

Dobbiamo subito premettere che i risultati raggiunti per queste due variabili non sono molto significativi dal punto di vista della concentrazione: nel periodo considerato infatti solo un numero limitatissimo di imprese ha conseguito utili netti positivi (e per questo non è stata effettuata la elaborazione meccanografica per questa variabile) e solo un numero limitato di imprese ha conseguito utili lordi (cash-flow) positivi. Gli indici di concentrazione, a causa del più limitato numero di imprese presenti, raggiungono livelli molto elevati, ma non è detto che ciò indichi automaticamente maggiori profitti nelle imprese più grandi, in quanto è possibile che proprio le grandi imprese abbiano conseguito solo perdite. Occorre dunque una verifica dei risultati statistici effettuatà caso per caso.

I livelli degli indici di concentrazione calcolati sul cash-flow (tavola N. 8) sono dunque elevatissimi, ma vanno progressivamente diminuendo nei diversi anni fra il 1969 ed il 1972. Controllando a quali imprese appartengano i profitti lordi analizzati, notiamo che la prima impresa è sempre presente, e che fra le successive 5 imprese in ordine di fatturato, sono presenti con utili lordi positivi rispettivamente due imprese nel 1970 e tre imprese nel 1971 e 1972. Da ciò possiamo dunque inferire che obiettivamente la concentrazione dei profitti è superiore nel periodo a quella delle quote di mercato.

2.4.4. Gli investimenti lordi

La variabile investimenti lordi mostra nel tempo, per quanto concerne il livello di concentrazione (tavola N. 9), un andamento a U: mostra infatti livelli molto elevati negli anni terminali, 1969 e 1972, e livelli inferiori negli anni intermedi. Il livello raggiunto nell'ultimo anno è in genere molto inferiore a quello del 1969. L'andamento è atipico, e deve essere accolto così com'è.

Ricordiamo che negli ultimi anni del decennio passato, il settore usciva da una crisi prolungata, in cui la mentalità delle imprese piccole e medie era prevalentemente attendista e poco dinamica. Solo poche grandi imprese, in particolare solo la Piaggio, sembrava guardare relativamente avanti. Negli anni immediatamente successivi, si assisteva a una rivitalizzazione del settore, e ad un certo rilancio degli investimenti. Le difficoltà congiunturali, che si esplicitavano nel 1972, provocavano tuttavia un arresto dei programmi di espansione delle medie imprese del settore.

2.4.5. Relazioni fra variabili diverse

Osserviamo ora in ciascun anno l'andamento congiunto, delle diverse variabili, per individuare dalle diversità riscontrate, utili informazioni in merito a produttività e redditività delle diverse classi dimensionali di imprese.

Gli andamenti sono sintetizzati nei grafici 11/14, e, per gli indici L fondamentali (valore massimo, valore minimo, valore medio) nella tavola N. 15.

Dal momento che ci soffermiamo sulla osservazione di indici calcolati solo sulle imprese del campione, ci si riferisce ai rapporti che nel settore si istaurano fra imprese leader, imprese grandi e imprese medie.

Osservando dapprima fatturato ed effettivi, notiamo come in tutti gli anni, la curva degli indici della prima variabile giaccia al disotto di quella della seconda. Il fatto va interpretato come una indicazione del maggior fatturato per addetto nelle imprese di dimensione media rispetto alle grandi. In certi anni, il fatto è probabilmente ascrivibile alle più lunghe vertenze aziendali con le maestranze subite dalle imprese di maggiori dimensioni; inoltre in genere il fatto può essere ascritto a una maggiore propensione a ricorrere a subforniture esterne da parte delle imprese di medie dimensioni. In questo ultimo senso le imprese di maggiori dimensioni sarebbero maggiormente integrate verticalmente rispetto a quelle di dimensione inferiore.

La comparazione fra indici calcolati sugli effettivi e sulla massa salariale ci conferma in quest'ultima ipotesi: il costo del lavoro per unità è relativamente superiore nelle imprese di dimensione media, rispetto alla grande impresa. Ciò è vero per la prima metà del campione nel 1970, per tutte le unità del campione negli altri anni. Ciò induce a pensare che le medie imprese impieghino mano d'opera maggiormente specializzata, e che la maggiore integrazione verticale delle imprese maggiori avvenga soprattutto negli stadi della produzione a minor valore aggiunto.

Per quanto concerne le altre variabili, i capitali propri mostrano un andamento e un livello medio degli indici simili, ma sempre inferiore, a quello degli effettivi.

Ciò significa che in media, i capitali propri (di rischio) sono proporzionali alla capacità produttiva, ma che le grandi imprese trovano maggiori possibilità di reperire capitali di credito rispetto alle imprese di dimensione inferiore.

Per quanto riguarda investimenti e profitti lordi, ribadiamo quanto già detto.

Per la prima variabile, il livello della concentrazione era elevatissimo fino al 1969; successivamente esso è diminuito in relazione al più forte tasso di investimento delle imprese medie rispetto alle grandi. Per la seconda variabile, notiamo che essa indica un maggiore livello di redditività nelle imprese maggiori.

Gran parte dei risultati cui siamo giunti in questa comparazione di variabili diverse, sono sintetizzati nelle "matrici degli indici Linda", in cui le diverse variabili, per ogni anno di riferimento, sono messe in ordine decrescente di concentrazione secondo due indici (L massimo e L medio). Al proposito, vogliamo ricordare che, per l'indice L max, abbiamo considerato il primo massimo (in genere in corrispondenza di $n^*=2$) e non il più elevato fra il primo massimo e il secondo massimo; tale ultimo valore, significativo solo per i capitali propri, era raggiunto in corrispondenza di $n^*= \text{max.}$, cioè in corrispondenza dell'ultima impresa del campione. Tale impresa, in netto declino negli ultimi anni, ha raggiunto una dimensione anomala rispetto alle altre imprese del campione, sicuramente inferiore rispetto ad altre imprese escluse dal campione, e per questo non significativa.

Dunque, la matrice degli indici Linda, ci dice che in tutti i 4 anni analizzati, la concentrazione era massima se calcolata sui cash-flow: questa variabile si dimostra così notevolmente più elevata nelle grandi imprese rispetto alle più piccole. Gli investimenti lordi sono al secondo posto nel 1969, ma successivamente cadono all'ultimo posto: segno del forte risveglio della media impresa negli ultimi anni, che abbiamo in precedenza rilevato.

Gli effettivi precedono sempre la massa salariale, a conferma di quanto già detto, e il fatturato precede le due variabili precedenti solo nel 1969, a conferma della incidenza della variabile sindacale sulle imprese più grandi dopo il 1969.

I capitali propri occupano sempre le ultime posizioni, indicando una concentrazione inferiore su questa variabile.

2.4.6. Conclusioni

In conclusione, possiamo affermare che la concentrazione industriale del settore è leggermente aumentata negli ultimi anni, solo per quanto riguarda le prime 4 imprese, ed in particolare per quanto concerne la posizione della prima impresa. In senso più generale, guardando all'intera situazione del settore, la concentrazione è diminuita, a causa del più forte sviluppo delle imprese più piccole rispetto a quelle incluse nel campione. Dobbiamo però aggiungere che negli anni successivi a quelli direttamente osservati, è aumentata nel settore soprattutto la concentrazione finanziaria, a causa delle operazioni effettuate dal gruppo De Tomaso in particolare.

Le grandi imprese sembrano aver sofferto maggiormente della nuova combattività sindacale, e sembrano essere maggiormente integrate in tutti i comparti della lavorazione; le imprese medie, che hanno avuto un rilancio a partire dal 1970, fanno probabilmente ricorso in misura maggiore al decentramento di alcune linee di produzione a minor valore aggiunto verso imprese esterne.

Le grandi imprese hanno ottenuto profitti lordi in misura molto maggiore rispetto alle imprese che seguono, anche in rapporto alla maggiore capitalizzazione e meccanizzazione dei processi produttivi, e si prevede per il breve e medio periodo un aumento delle loro quote di mercato, e della concentrazione in conseguenza.

La diminuzione della concentrazione che abbiamo rilevato parlando del settore in generale, è dovuta principalmente allo sviluppo del sottosettore della costruzione di biciclette, le cui imprese sono escluse dal campione.

- - - - -

- ITALIA
 - CICLI - MOTOCICLI
 - 1971

ANALISI MATRICIALE DEGLI INDICI LINDA

MATRICE DI DISEQUILIBRIO										
		1	2	3	4	5	6	7		
		CASH FLOW	EFFETTIVI VI	MASSA SALARIALE	FATTURA TO	CAPITALI PROPRI	INVESTIMENTI			
* n h		5,518	3,545	2,873	2,688	2,389	0,952			
s										
VARIABILI		5,518	3,545	2,873	2,688	2,389	0,952		PUN TI	
1	CASH-FLOW	4,975	1+1=2						CASH-FLOW	2
2	EFFETTIVI	1,619	2+2=4						EFFETTIVI	4
3	MASSA SALARIALE	1,484		3+3=6					MASSA SALARIALE	6
4	CAPITALI PROPRI	1,381				5+4=9			FATTURATO	9
5	FATTURATO	1,371			4+5=9				CAPITALI PROPRI	9
6	INVESTIMENTI	0,733					6+6=12		INVESTIMENTI	12

VARIABILI

* n h

s

	OR DINE	VARIABILE	PUN TI
I	CASH-FLOW		2
II	EFFETTIVI		4
III	MASSA SALARIALE		6
IV	FATTURATO		9
IV	CAPITALI PROPRI		9
VI	INVESTIMENTI		12

- ITALIA
- CICLI - MOTOCICLI
- 1972

ANALISI MATRICIALE DEGLI INDICI LINDA

[illegible]

3. EVOLUZIONE DELLA STRUTTURA INDUSTRIALE SECONDO I CENSIMENTI DELLA OCCUPAZIONE.

Le informazioni che abbiamo raccolto finora sulla concentrazione industriale possono essere utilmente integrate dalla osservazione dei dati dei censimenti industriali.

Anche se la fonte è assolutamente eterogenea rispetto alla fonte dei nostri dati, l'analisi della evoluzione della occupazione nelle diverse classi di imprese nell'ultimo decennio può essere considerata un contributo all'analisi della concentrazione.

Occorre tuttavia premettere alcune note di cautela. Innanzitutto, come abbiamo detto, la fonte è assolutamente eterogenea rispetto ai nostri dati; nel 1971, ma a nostro avviso solo per caso, la nostra stima dei dipendenti del settore è pienamente corrispondente ai dati del censimento, ma in genere, e ad esempio nel 1961, la cosa non si verifica. In secondo luogo, i dati censuari si riferiscono alle unità locali, cioè agli stabilimenti, non alle imprese; il fatto non provoca eccessivi problemi per le piccole e le medie imprese, ma per le grandi la distorsione è manifesta. In terzo luogo, vi è stato nel decennio un cambiamento nella classificazione adottata dall'ISTAT per il settore in esame nel 1961 i due sottosettori dei cicli e dei motocicli comprendevano i costruttori di parti staccate; nel 1971, questi ultimi sono stati raccolti in un terzo sottosettore. In conseguenza il confronto fra i due anni è possibile solo sul totale dei tre sottosettori, comprendendo cioè anche la produzione di parti staccate, che non è abbracciata dalla nostra ricerca.

Come abbiamo già detto, il dato dei primi due sottosettori nel 1971, corrisponde perfettamente alla nostra stima degli effettivi totali. Rispetto al 1961, comprendendo anche le parti staccate, l'occupazione del settore ha subito una riduzione del 28% secondo i dati ISTAT, superiore a quella individuata dalla nostra ricerca.

Passando ad analizzare il peso delle diverse classi dimensionali di unità locali, ricordando che l'evoluzione del loro peso mette in risalto quella che Sylos Labini chiama "concentrazione tecnica" (contro la nostra che può essere definita "concentrazione economica"), notiamo una netta diminuzione della quota di occupazione abbracciata dalle classi di maggiore dimensione.

Le unità locali sopra i mille addetti passano dal 44,4% al 31,5% del totale degli occupati, e le unità locali da 500 a 1.000 addetti passano da 19,5 a 6,8% del totale stesso. Tutte le classi inferiori, che abbracciano le unità locali di media e piccola dimensione, hanno al contrario aumentato il loro peso sul totale; per le unità di dimensione compresa fra i 1 e 100 addetti si è trattato anche di un aumento assoluto nel numero di occupati. Le unità di media dimensione, fra 100 e 500 addetti sono passate dal 19,4% al 26,0%; quelle da 10 a 100 addetti, da 13,6 a 29,0%.

Lo spostamento della dimensione media verso valori nettamente inferiori nel decennio, ha portato parallelamente un aumento assoluto delle unità locali presenti nel settore, in prevalenza nelle classi piccolissime e piccole. Le unità locali con oltre 100 addetti sono al contrario diminuite da 37 a 26, ad indicare le grandi difficoltà incontrate nel decennio dal settore in esame, che abbiamo tratteggiato e studiato nel nostro precedente rapporto.

Anche da questa fonte, in parte eterogenea per dati e arco temporale rispetto alla nostra ricerca, è risultata evidente quella diminuzione della concentrazione che abbiamo altrove scoperto ed analizzato.

OCCUPAZIONE PER CLASSI DI AMPIEZZA DELLE UNITA' LOCALI

1961

TABELLA 7

CLASSE	CICLI e loro parti		MOTOCICLI e loro parti		T O T A L E	
	U.L.	Addetti	U.L.	Addetti	U.L.	Addetti
1	11	11	2	2	13	13
2	14	28	4	8	18	36
3 - 5	52	201	8	29	60	230
6 - 10	49	377	13	100	62	477
4 - 50	65	1.401	26	761	91	2.162
51 - 100	15	1.087	6	378	21	1.465
101 - 500	10	2.178	16	2.982	26	5.160
501 - 1.000	1	529	7	4.654	8	5.183
oltre - 1.000	-	-	3	11.785	3	11.785
TOTALE	217	5.812	85	20.699	302	26.511

Fonte: ISTAT (settori 3.16.01 e 3.16.02)

OCCUPAZIONE PER CLASSI DI AMPIEZZA DELLE UNITA' LOCALI

1971
TABELLA N. 8

CLASSE	BICICLETTE		MOTOVEICOLI		PARTI STACCATE		T O T A L E	
	U.L.	Addetti	U.L.	Addetti	U.L.	Addetti	U.L.	Addetti
1 - 2	65	91	24	34	63	86	152	211
3 - 5	31	124	8	31	55	224	94	379
6 - 9	35	265	12	84	41	300	88	649
10 - 19	28	377	17	246	37	519	82	1.142
20 - 49	17	514	12	326	47	1.373	76	2.213
50 - 99	6	522	11	744	14	914	31	2.180
100 - 249	4	636	6	982	5	832	15	2.450
250 - 499	-	-	5	1.820	2	707	7	2.527
500 - 999	-	-	2	1.308	-	-	2	1.308
oltre - 1.000	-	-	2	6.009	-	-	2	6.009
TOTALE	186	2.529	99	11.584	264	4.955	549	19.068

Fonte: ISTAT, settori 3.11.01 - 3.11.02 - 3.11.03.

4. IL CAPITALE - LE QUOTE DI MERCATO - I PREZZI

4.1. La proprietà del capitale

Nel settore che stiamo esaminando, non vi sono importanti presenze di società straniere, o di capitale pubblico.

Ricordiamo in particolare:

- La Aermacchi - Harley Davidson di Varese che dal 1960 ha avuto una presenza di capitale americano per una quota pari al 50% del capitale sociale.
Dal 1973 tale percentuale è aumentata al 100%.
La Harley Davidson americana dal 1969 è passata sotto il controllo della American Machines Foundry.

- La Ducati Meccanica di Bologna che è società a capitale pubblico, e appartiene al gruppo IRI - Finmeccanica.

- Il gruppo De Tomaso, che controlla la F.lli Benelli di Pesaro dal 1971 e la Moto Guzzi dal 1973, raccoglie capitali prevalentemente nel mercato finanziario americano. La De Tomaso Inc., società finanziaria che controlla la De Tomaso Automobili di Modena e le carrozzerie Ghia e Vignale di Torino (18 miliardi di fatturato annuo), appartiene a De Tomaso per il 20%, il resto essendo controllato dalla Ford.

Per le acquisizioni di Benelli e Guzzi (22 miliardi di fatturato), De Tomaso ha dichiarato a un settimanale economico di essersi servito della Rowan, una società finanziaria quotata alla borsa di New York, per rastrellare capitali da investire in Italia.

L'effettiva direzione economica e finanziaria del comparto motociclistico è di De Tomaso. La De Tomaso Ind. possiede attualmente l'89% del capitale della Benelli (le cui quote restanti sono così suddivise: 6% famiglia Benelli, 5% GEPI); la Benelli a sua volta possiede il 99,9% della Guzzi.

- La Honda che è rappresentata in Italia a livello commerciale dalla IAP Industriale, ha impiantato nel 1973 in Italia uno stabilimento (ad Atessa in Abruzzo) per l'assemblaggio di moto le cui parti dovevano essere importate dal Giappone. Nel 1973 il Ministero del Commercio Estero aveva concesso una licenza alla IAP per l'importazione di 5.000 motori l'anno, ma essa fu poi ritirata per la decisa opposizione degli industriali del settore. I progetti iniziali, per lo stabilimento prevedevano l'occupazione di circa 300 dipendenti e la costruzione di circa 10.000 moto all'anno. Secondo un recente accordo con l'associazione dei costruttori, 5.000 di questi saranno destinati ai mercati esteri del bacino del Mediterraneo. Attualmente tuttavia il nuovo Ministro ha impedito alla Società l'importazione di pezzi meccanici per la costruzione dei motori, richiesta per un ammontare di circa 200 milioni di Lire annue, e in conseguenza al momento attuale lo stabilimento, con una sessantina di operai, lavora alla costruzione completa delle motociclette.

Similmente a quanto abbiamo fatto per altri settori, produciamo qui di seguito una tavola delle principali imprese che operano nel settore a livello mondiale.

Solo due di esse tuttavia possiedono impianti in Italia (AMF Harley Davidson e Honda), mentre le altre sono presenti esclusivamente a livello commerciale.

Notiamo che le cifre delle aziende non sono perfettamente comparabili fra loro, in quanto è diversa la proporzione in cui le aziende stesse producono motociclette sul totale della loro produzione. I dati sono tratti dalla classifica di FORTUNE delle principali aziende industriali del mondo; si riferiscono all'anno 1973 e prendono in considerazione le seguenti variabili: fatturato consolidato, utili (net income), capitali propri (stockholder's equity) e dipendenti. Si nota agevolmente la posizione di forza delle imprese giapponesi, che risulta accentuata dalla considerazione della loro relativa maggiore specializzazione nel settore nei confronti di BMW (automobili) e AMF (macchinario).

LE PRINCIPALI IMPRESE MONDIALI DEL SETTORE

DATI CONSOLIDATI 1973

TABELLA N. 9

IMPRESA O GRUPPO	FATTURATO Milioni \$	UTILI NETTI Milioni \$	CAPITALI PROPRI Milioni \$	DIPENDENTI
KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES (Giappone) (cantieri, macchinari, aerei, motociclette)	1.767	32,8	277	38.921
HONDA MOTOR (Giappone) (motociclette, auto, macchine agricole)	1.399	45,3	286	19.150
BMW (Germania) (automobili, motociclette)	984	35,1	188	27.737
AMERICAN MACHINES FOUNDRY (USA) (macchinari, macchine motrici, motociclette)	962	57,7	284	32.662
SUZUKI MOTOR (Giappone) (auto, motociclette)	601	8,7	97	10.000
YAMAHA MOTOR (Giappone) (motociclette, motori fuoribordo, motoscafi)	483	14,8	88	7.724

FONTE: FORTUNE (1974)

4.2. Le quote di mercato e i prezzi

Passiamo ora, e per concludere, ad analizzare le quote di mercato delle maggiori aziende del settore e l'evoluzione dei prezzi dei principali articoli prodotti nel decennio 1962 - 1972.

Per quanto concerne la quota di mercato, la stima per le principali aziende appare molto difficile e soggetta a molte incertezze. Il dato, in larga parte stimato e forse sottovalutato, relativo alla produzione complessiva, è molto difficilmente disaggregabile nei sotto settori delle biciclette, ciclomotori e motocicli.

Inoltre, all'interno delle aziende, soprattutto nella prima parte del decennio, era pratica molto diffusa essere presenti in due o anche tre dei sotto settori indicati, secondo una ripartizione dell'attività molto difficilmente determinabile per il ricercatore esterno.

Tuttavia, basandoci sul fatto che effettivamente nel decennio è andata prevalendo una sempre più spiccata specializzazione, abbiamo tentato una stima delle relative quote, che in ogni modo deve essere intesa solo come una indicazione di larga massima. Non ci siamo poi riferiti alle quote effettive del mercato italiano, ma esclusivamente alla produzione totale delle aziende italiane: ciò soprattutto per il fatto che, pur essendo note importazioni ed esportazioni globali nei singoli sotto settori, non sempre siamo stati in grado di ottenere il dato delle esportazioni delle singole imprese, aggregato e a maggior ragione disaggregato in sotto settori.

Per l'osservazione dell'andamento dei prezzi, ci siamo basati sulla pubblicazione dei listini alla fine di ogni anno da parte della rivista Motociclismo e dell'inserito di Panorama relativo al settore.

4.2.1. Il sottosettore delle biciclette

Per questo settore, le informazioni sono le più scarse, in quanto non disponiamo dei listini prezzi come per le moto, e le principali aziende, essendo costituite in società di persone, non hanno fornito dati e bilanci.

La situazione delle quote di mercato è stata tuttavia costruita per il 1972 e deve essere intesa con le cautele che abbiamo già detto.

BIANCHI CHIORDA	:	15	-	17	%
RIZZATO	:	12	-	15	%
CARNIELLI	:	10	-	12	%
CICLI CINZIA	:	5	-	6	%
<hr/>					
Prime 5 aziende		42	-	50	%

=====

Il settore è da sempre caratterizzato dalla presenza di un numero di imprese abbastanza rilevante; tuttavia lo sviluppo degli ultimi anni, in larga misura generato da abili politiche commerciali delle imprese maggiori, e soprattutto lo sviluppo dei mercati esteri, hanno generato una spinta abbastanza decisa alla concentrazione delle vendite in un numero non elevato di medie imprese dinamiche.

Per quanto concerne i prezzi, non abbiamo a disposizione dati diretti. Può tuttavia essere utile un dato indiretto di qualche importanza: il valore medio delle biciclette esportate. Tale dato è in larga misura approssimativo, in quanto variazioni di valori possono essere determinate nel tempo non da variazioni di prezzo, ma da una diversa composizione delle esportazioni fra prodotti di maggiore o minore qualità. Inoltre non è sempre perfetta la coincidenza fra i prezzi interni e prezzi alla esportazione per un medesimo prodotto.

Il valore medio delle biciclette esportate ha subito le seguenti variazioni:

1962	=	13.700
1969	=	12.590
1970	=	12.200
1971	=	14.050
1972	=	18.530
1973	=	18.320

Fonte : nostre elaborazioni su dati A.N.C.M.A.

I valori espressi non possono che essere considerati con larga approssimazione; ricordiamo che nel 1974 e nei primi mesi del 1975 i prezzi delle biciclette sono ulteriormente aumentati, tanto che alla fine del 1974 una bicicletta di buona qualità e "di marca" costava fra le 40 e le 50.000 Lire. Questo fatto ci mostra come vi possono essere dei dubbi sugli stessi dati forniti per le esportazioni, che tuttavia sono interessanti non tanto per il livello dei prezzi che mostrano, quanto per le variazioni intervenute nel decennio.

Può essere interessante a proposito di questo sottosettore, mostrare la seguente tabella, che presenta la produzione di biciclette in numerosi paesi europei ed extraeuropei.

PRODUZIONE DI BICICLETTE 1967-1972

P a e s i	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Stati Uniti	5.000.000	5.966.184	5.089.023	4.950.000	6.518.806	8.750.597
U.R.S.S.	2.600.000	5.000.000	-	-	4.847.000	-
Giappone	3.865.494	4.013.019	4.278.000	4.518.227	4.954.513	7.080.513
India	2.500.000	-	4.000.000	-	-	-
Germania Federale	1.675.329	2.034.000	2.144.000	2.354.000	2.856.279	3.273.684
Gran Bretagna	-	1.563.404	1.623.780	1.584.748	1.750.000	-
ITALIA	1.100.000	1.500.000	1.600.000	1.400.000	1.700.000	2.000.000
Francia	981.000	1.130.000	1.240.000	1.290.000	1.550.000	2.062.132
Formosa	-	-	-	-	-	2.000.000
Paesi Bassi	539.300	573.600	624.000	656.100	669.000	749.000
Austria	260.000	390.108	575.528	637.709	547.427	1.003.966
Germania Est	449.600	-	-	-	-	-
Cecoslovacchia	410.000	419.000	404.000	-	-	-
Belgio	332.000	346.000	-	-	-	-
Svezia	215.000	-	300.000	-	-	-
Spagna	-	194.322	-	258.650	254.174	-
Pakistan	146.511	181.113	195.827	-	-	-
Danimarca	-	-	75.000	-	-	193.489

fonte: A.N.C.M.A. e "PANORAMA" (1974)

4.2.2. I ciclomotori

Per quanto concerne i ciclomotori, stimiamo che la situazione delle quote della produzione interna nel 1972 sia la seguente, riferita alle 2 maggiori imprese che operano nel sottosettore specifico (ricordiamo che sono compresi gli scooter con cilindrata inferiore ai 50 c.c.):

PIAGGIO	:	55	-	60%
AGRATI GARELLI	:	8	-	10%
<hr/>				
		63	-	70%
=====				

La Piaggio è stata la casa che meglio ha potuto avvantaggiarsi dell'uscita dal mercato della concorrente Innocenti, che costruiva articoli (scooters) simili alla sua produzione tradizionale. L'entrata nel ramo dei motocicli speciali (motocross, motocicli propriamente detti) è stata al contrario affidata alla ex-Gilera, in precedenza incorporata.

La Agrati-Garelli è una tradizionale costruttrice di ciclomotori, ed ha saputo recentemente inserirsi ed in parte ha contribuito a lanciare la moda dei motocicli speciali.

Per quanto concerne l'andamento dei prezzi del sottosettore, notiamo dalla tabella che segue che, parallelamente a quanto è accaduto nel settore nel suo complesso, i maggiori aumenti dei prezzi si sono avuti attorno al 1970 e al 1973.

Negli anni '60, la buona condizione delle vendite ha permesso al sottosettore una stabilità di prezzi piuttosto marcata, superiore a quella registratasi nel ramo dei motocicli. Un andamento ancora più esplosivo di quello registrato nei primi anni '70 si è avuto nel 1974, in relazione alla galoppante inflazione interna generale.

ANDAMENTO DEI PREZZI NEL SOTTOSETTORE DELLA
COSTRUZIONE DI CICLOMOTORI (1962 - 1975)

TABELLA N. 11

CASA PRODUTTRICE E MODELLO	Cilindrata c.c.	PREZZI FRANCO FABBRICA (migliaia di lire)							
		1962	1965	1969	1971	1972	1973	1975- Aprile	
GARELLI M	50	64	69	68	89	112	123	193	
BENELLI EXPORT	50	56	72	75	90	96	104	202	
MOTOM 48 JUNIOR	48	102	109	-	122	-	-	-	
DEMM Turismo	50	-	70	72	82	91	-	-	
PIAGGIO CIAO SCOOTER	50	-	-	56	67	77	88	159	
PIAGGIO Vespa 50	50	-	105	107	126	135	153	270	
INNOCENTI Lambretta 50	50	-	110	112	125	-	-	-	

FONTE: " MOTOCICLISMO ", anni vari.-

Dobbiamo fare tuttavia alcune osservazioni sulla tabella che mostra l'andamento dei prezzi. Per quanto possibile, abbiamo seguito l'andamento del prezzo dello stesso modello nel tempo, ma questo fatto ci conduce a sottovalutare gli aumenti di prezzo che si sono verificati; anche in questo ramo infatti si è verificata, col passaggio a un uso prevalente del mezzo per svago di una clientela molto giovane, una politica di differenziazione del prodotto nel tempo, che accelera il processo di obsolescenza dell'articolo facendolo "passare di moda". Il fenomeno è molto più evidente nel settore delle moto, in cui esiste il problema di rinvigorire una domanda di per sé poco dinamica, e in cui l'ampiezza della produzione e la rigidità del processo tecnico di costruzione sono inferiori, ma anche in questo caso gioca un ruolo non trascurabile.

4.2.3. Motocicli, motoscooters, motocarri

Le quote della produzione totale nazionale in questo sotto-settore, sono state da noi stimate nel modo che segue per l'anno 1972:

MOTO GUZZI	:	25	-	28	%
BENELLI	:	20	-	22	%
PIAGGIO - GILERA	:	12	-	13	%
AERMACCHI H.D.	:	11			%
DUCATI	:	8			%
M.V.	:	4			%
MORINI	:	3			%

L'andamento dei prezzi nel settore è mostrato nella tabella che segue. Negli anni '60 l'aumento dei prezzi è stato abbastanza ridotto, mentre nei primi anni '70 vi è stato un crescendo continuo, che ha raggiunto i massimi tassi di aumento nel 1973 e nel 1974. L'introduzione dell'I.V.A. nel 1973 si è rivelata un buon alibi per i produttori per ritoccare i prezzi, mentre i successivi aumenti dell'aliquota, che per le moto di maggiore cilindrata raggiunge il 30%, hanno determinato un forte aggravio per gli acquirenti.

A proposito di questo sottosettore, e dei motocicli in particolare, vogliamo ricordare la forte incidenza del fenomeno, già ricordato, dei successivi miglioramenti e continue modifiche (spesso formali) del prodotto, che determinano una sottovalutazione del tasso di aumento dei prezzi, che abbiamo determinato sulla base dello stesso articolo. Un certo modello resta anche per lungo tempo nel listino, con un prezzo che varia in misura limitata, ma al suo fianco nascono in continuazione modelli in versione modificata (GT, SS, 6 Giorni, Extra, ecc.) a prezzi sempre notevolmente superiori, che rendono il modello originario obsoleto e fuori moda. Naturalmente mettiamo in evidenza il fatto non per un giudizio moralistico su tali pratiche, che fanno parte di un costume commerciale diffuso e in un certo senso inevitabile, ma per mostrare che l'aumento effettivo dei prezzi di una certa impresa è nella media più alto di quello del singolo prodotto.

Per il ramo dei motocarri, abbiamo potuto raccogliere utili informazioni solo fino al 1969: vi si nota una accentuata stabilità dei prezzi e in alcuni casi anche qualche diminuzione.

I motocicli di importazione, hanno mostrato nel tempo una evoluzione dei prezzi simile a quella dei motocicli di produzione nazionale; una impennata si è avuta negli ultimi due anni a causa della svalutazione di fatto della Lira sui mercati valutari.

ANDAMENTO DEI PREZZI NEL SOTTOSETTORE DELLA
COSTRUZIONE DI MOTOCICLI (1962 - 1975)

TABELLA N. 12

CASA PRODUTTRICE E MODELLO	Cilindrata C.C.	PREZZI FRANCO FABBRICA (milioni di lire)						
		1962	1965	1969	1971	1972	1973 IVA compresa	Aprile 75 IVA compresa
<u>MOTOCICLI</u>								
BENELLI	125	174	196	-	287	311	377	676
AERMACCHI H.D. Ala verde	250	270	285	319	-	-	-	698
AERMACCHI H.D. Ala d'oro	350	-	-	344	-	508	584	820
DUCATI Diana	250	269	299	299	390	410	-	664
DUCATI	125	159	150	165	-	350	-	-
DUCATI	350	-	-	340	440	460	-	711
GILERA Giubileo	98	152	164	176	207	212	231	-
GILERA 124 Extra	125	132	184	187	219	230	261	498
GILERA 300	300	318	318	345	-	-	-	-
MORINI Corsaro	125	185	202	218	-	322	358	-
LAVERDA 750 GT	750	-	-	-	880	920	1.109	1.755
GUZZI Cardellino	80	100	109	-	-	-	-	-
GUZZI Stornello	125	-	179	196	293	328	378	-
GUZZI Lodola	235	269	269	-	-	-	-	-
GUZZI V7	7-850	-	-	725	823	1.145	1.279	2.135
M.V. AGUSTA 150 GT	150	210	230	216	300	323	-	-
M.V. AGUSTA 750	750	-	-	-	1.980	1.980	1.980	3.084

TABELLA N. 12 (segue)

CASA PRODUTTRICE E MODELLO	Cilindrata	PREZZI FRANCO FABBRICA (milioni di lire)							
		1962	1965	1969	1971	1972	1973 IVA compresa	Aprile 1975 IVA compresa	
<u>SCOOTER</u>									
AGRATI Capri	80	107	107	-	-	-	-	-	
INNOCENTI Lambretta	125	132	139	155	172	-	-	-	
INNOCENTI "	150	150	150	168	186	-	-	-	
INNOCENTI "	175-200	180	182	188	205	-	-	-	
PIAGGIO Vespa	125	128	137	152	179	182	198	350	
PIAGGIO "	150	148	149	160	187	215	234	501	
<u>MOTOCARRI</u>									
BENELLI	50	152	152	160	-	-	-	-	
DUCATI	50	-	159	159	-	-	-	-	
GUZZI Aiaze	192	416	416	416	-	-	-	-	
GUZZI Ercole	500	847	906	860	-	-	-	-	
<u>MOTO ESTERE</u>									
BMW R50 T	500	-	680	740	870	910	1.120	1.344	
BMW R60 T	600	-	720	780	990	1.040	1.410	1.755	
TRIUMPH Bonneville	650	-	750	890	1.090	1.200	1.357	-	
HONDA 450 CB	450	-	-	-	812	850	1.135	1.135	
HONDA 750	750	-	-	-	1.248	1.280	1.515	1.816	
KAWASAKI	500	-	-	890	950	1.100	1.148	1.400	

T A V O L E
=====

DATI GLOBALI DI SETTORE

E DEL CAMPIONE

PAESE: ITALIA

ISTITUTO: ATOR-FIS (MILANO)

SETTORE: CICLI-MOTOCICLI (385.1)

IMPRESE

VARIABILE: FATTURATO (milioni di lire)							
Anno	TOTALE			CAMPIONE			C/T %
	n.	valore	1970= 100	n.	valore	1970= 100	
1962	72	74.321	65	12	65.125	66	87,6
1969	77	99.514	86	13	84.120	85	84,5
1970	72	114.831	100	11	99.093	100	86,29
1971	75	132.469	115	11	111.221	112	83,96
1972	79	162.537	141	11	130.985	132	80,59
VARIABILE: EFFETTIVI							
1962	72	15.696	118	12	13.596	121	86,60
1969	77	12.993	98	13	10.817	96	83,20
1970	72	13.308	100	11	11.234	100	84,42
1971	75	13.872	104	11	11.376	101	82,01
1972	79	15.228	114	11	11.964	106	78,57

DATI GLOBALI DEL CAMPIONE

PAESE: ITALIA

ISTITUTO: ATOR-FIS (MILANO)

SETTORE: CICLI-MOTOCICLI (385. 1)

IMPRESE

MASSA SALARIALE (milioni di lire)				UTILE NETTO (migliaia di lire)		
ANNO	CAMPIONE			CAMPIONE		
	n.	valore	1970= 100	n.	valore	1970= 100
1962	12	14.989	46	6	469.160	20.982
1969	13	23.845	73	2	21.380	956
1970	11	32.840	100	1	2.236	100
1971	11	35.913	109	2	54.899	2.455
1972	11	39.336	119	3	641.600	28.694
CASH-FLOW (milioni di lire)				INVESTIMENTI LORDI (milioni di lire)		
1962	9	1.317.460	45	10	2.686.450	20
1969	6	3.117.557	107	7	9.622.603	72
1970	4	2.903.874	100	10	13.409.200	100
1971	6	1.984.148	68	8	4.888.800	36
1972	6	3.414.707	117	9	12.899.000	96
CAPITALI PROPRI (migliaia di lire)						
1962	12	16.702.558	85			
1969	13	22.787.967	115			
1970	11	19.737.958	100			
1971	11	21.041.229	106			
1972	11	21.748.295	110			

" CONCENTRATION RATIOS "

PAESE: ITALIA

ISTITUTO: ATOR-FIS (MILANO)

SETTORE: CICLI-MOTOCICLI (385.1)

IMPRESE

VARIABILE: FATTURATO				
ANNI	% OCCUPATE DALLE PRIME N AZIENDE DEL SETTORE			
	4	8	10	CAMPIONE
1962	69,7	82,0	85,5	87,6
1969	64,5	78,5	81,6	84,5
1970	69,5	83,0	85,3	86,3
1971	69,2	80,8	83,0	84,0
1972	67,8	77,7	79,7	80,6
VARIABILE: EFFETTIVI				
1962	72,4	82,1	85,0	86,6
1969	65,9	77,3	80,6	83,2
1970	70,1	81,0	83,5	84,4
1971	69,0	78,9	81,2	82,0
1972	66,6	75,7	77,8	78,6

INDICI DI CONCENTRAZIONE
SUL TOTALE DEL SETTORE

PAESE: ITALIA

ISTITUTO: ATOR-FIS (MILANO)

SETTORE: CICLI-MOTOCICLI (385.1)

IMPRESE

VARIABILE: FATTURATO						
ANNO	N	M	V	G	H	E
1962	72	1.082	4,342	0,802	275,72	- 99,116
1969	77	1.292	4,228	0,766	245,14	-108,253
1970	72	1.595	4.308	0,792	271,67	-100,194
1971	75	1.766	4.232	0,771	252,15	-104,965
1972	79	2.057	4,349	0,740	252,10	-109,028
VARIABILE: EFFETTIVI						
1962	72	218	4,637	0,798	312,57	- 95,454
1969	77	169	4,339	0,755	257,44	-109,796
1970	72	185	4,504	0,776	295,66	- 99,430
1971	75	185	4,552	0,754	289,69	-102,908
1972	79	193	4,543	0,720	273,98	-108,710

CURVE LINDA STRUTTURALI FATTURATO

PAESE : ITALIA

ISTITUTO : ATOR-FIS-MILANO

SETTORE : CICLI - MOTOCICLI

IMPRESE

fatturato 1969 ———
" 1970 — — —
" 1971
" 1972 - - - -

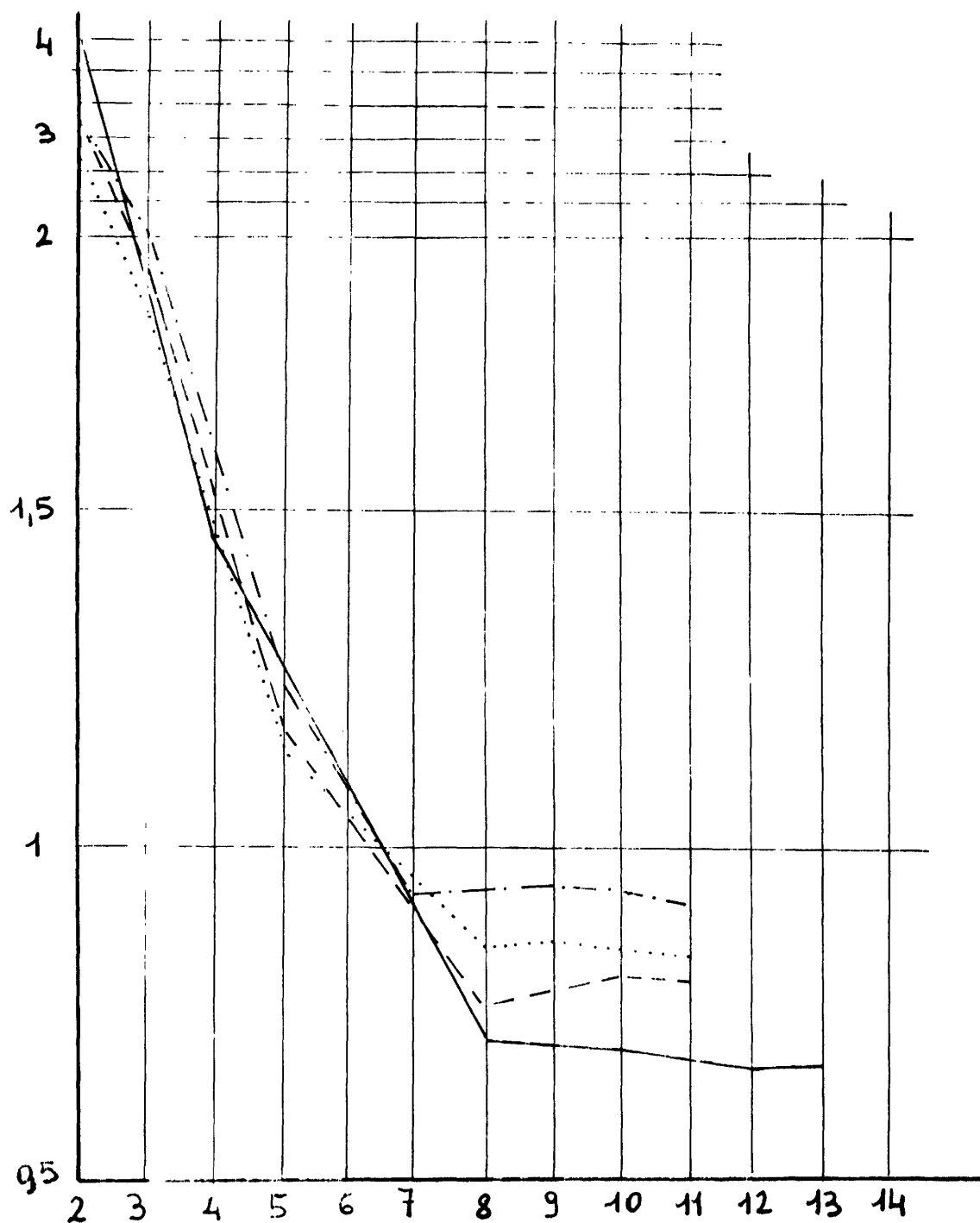


TAVOLA 6

CURVE LINDA STRUTTURALI EFFETTIVI

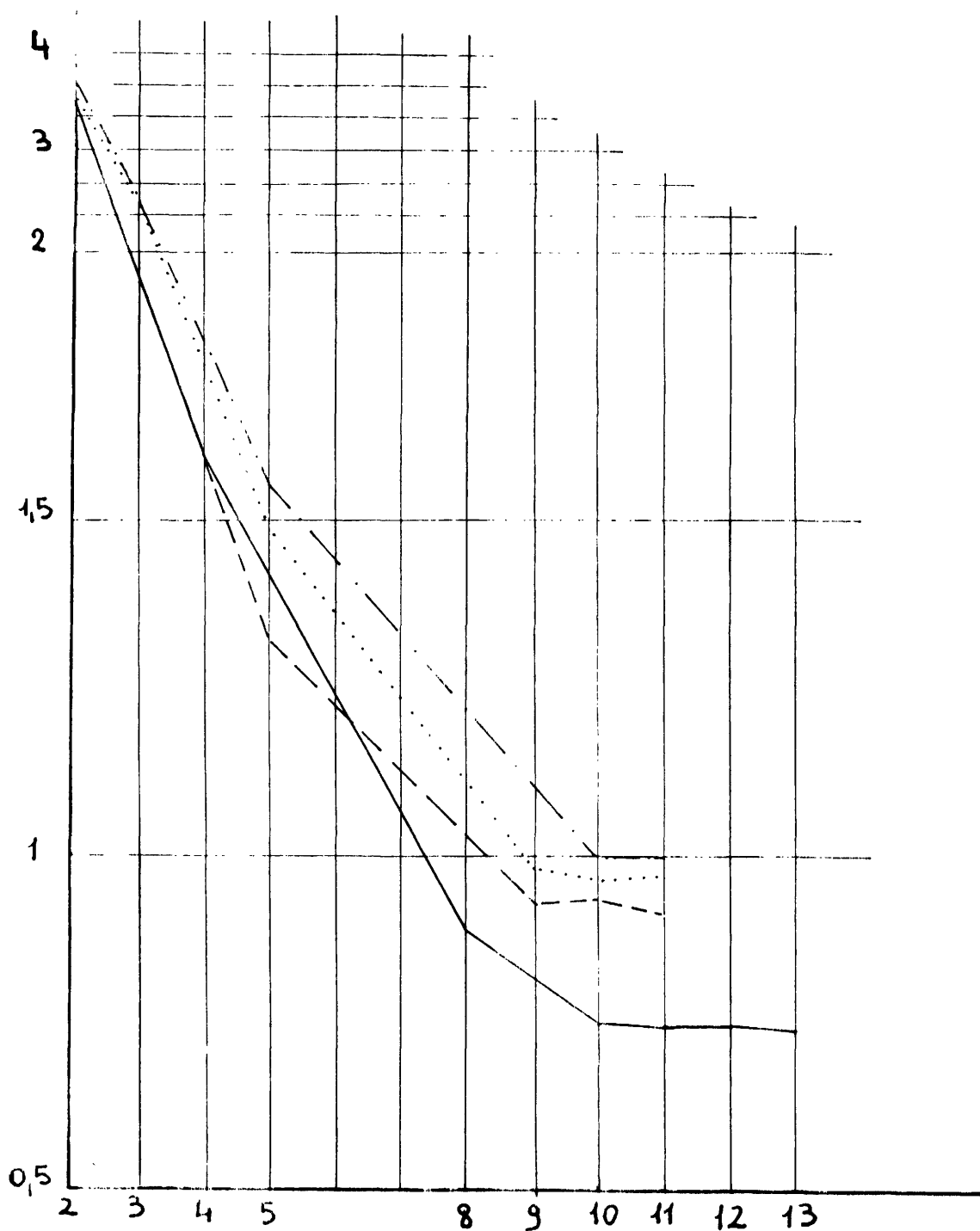
PAESE : ITALIA

ISTITUTO : ATOR-FIS-MILANO

SETTORE : CICLI - MOTOCICLI

IMPRESE

effettivi : 1969 ———
" 1970 - - - - -
" 1971
" 1972 - . - . - .



CURVE LINDA STRUTTURALI
MASSA SALARIALE

PAESE : ITALIA
ISTITUTO : ATOR-FIS-MILANO
SETTORE : CICLI - MOTOCICLI
IMPRESE

massa salariale
1969 _____
1970 _____
1971
1972 -.-.-.-

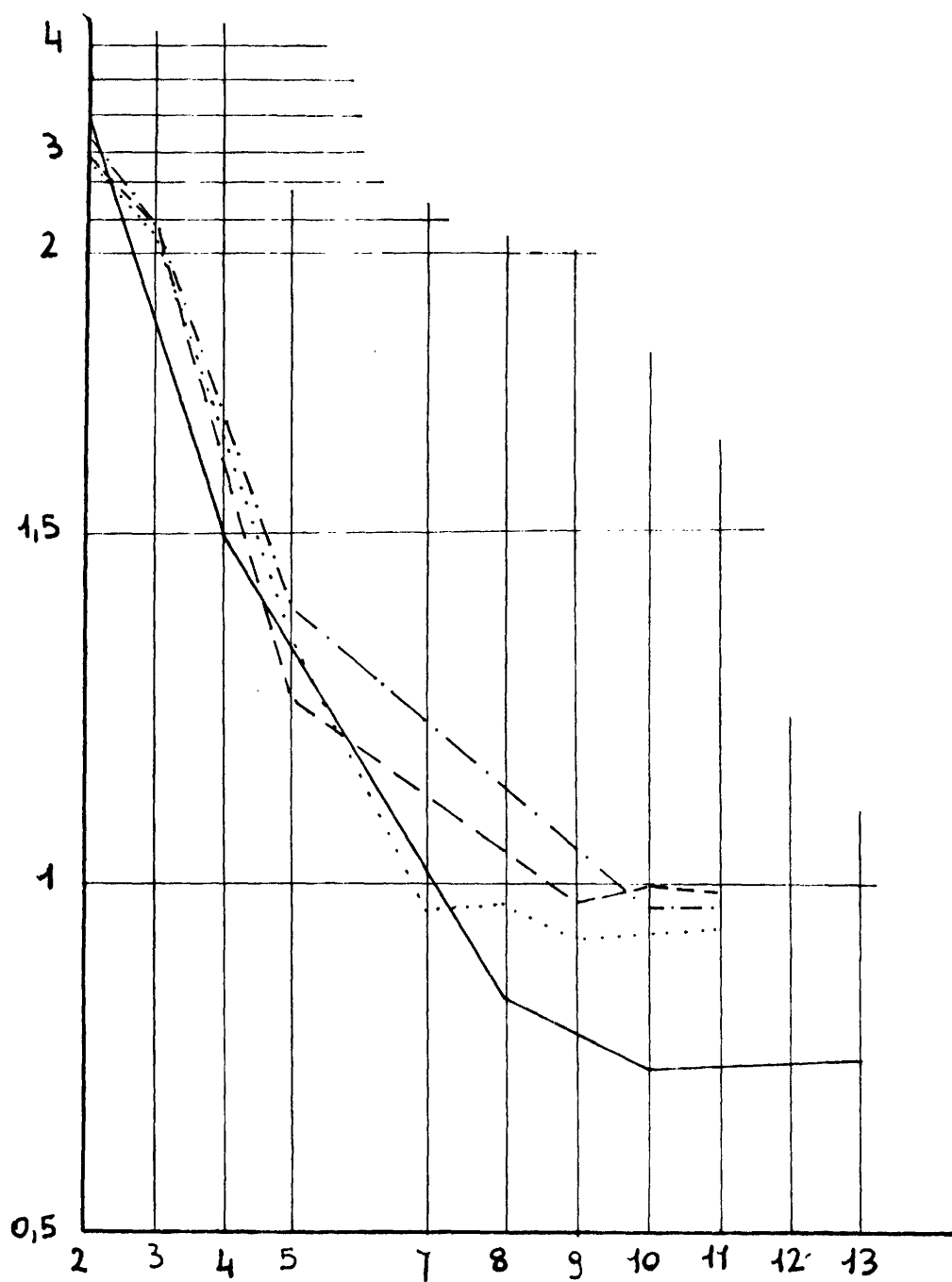


TAVOLA 8

CURVE LINDA STRUTTURALI

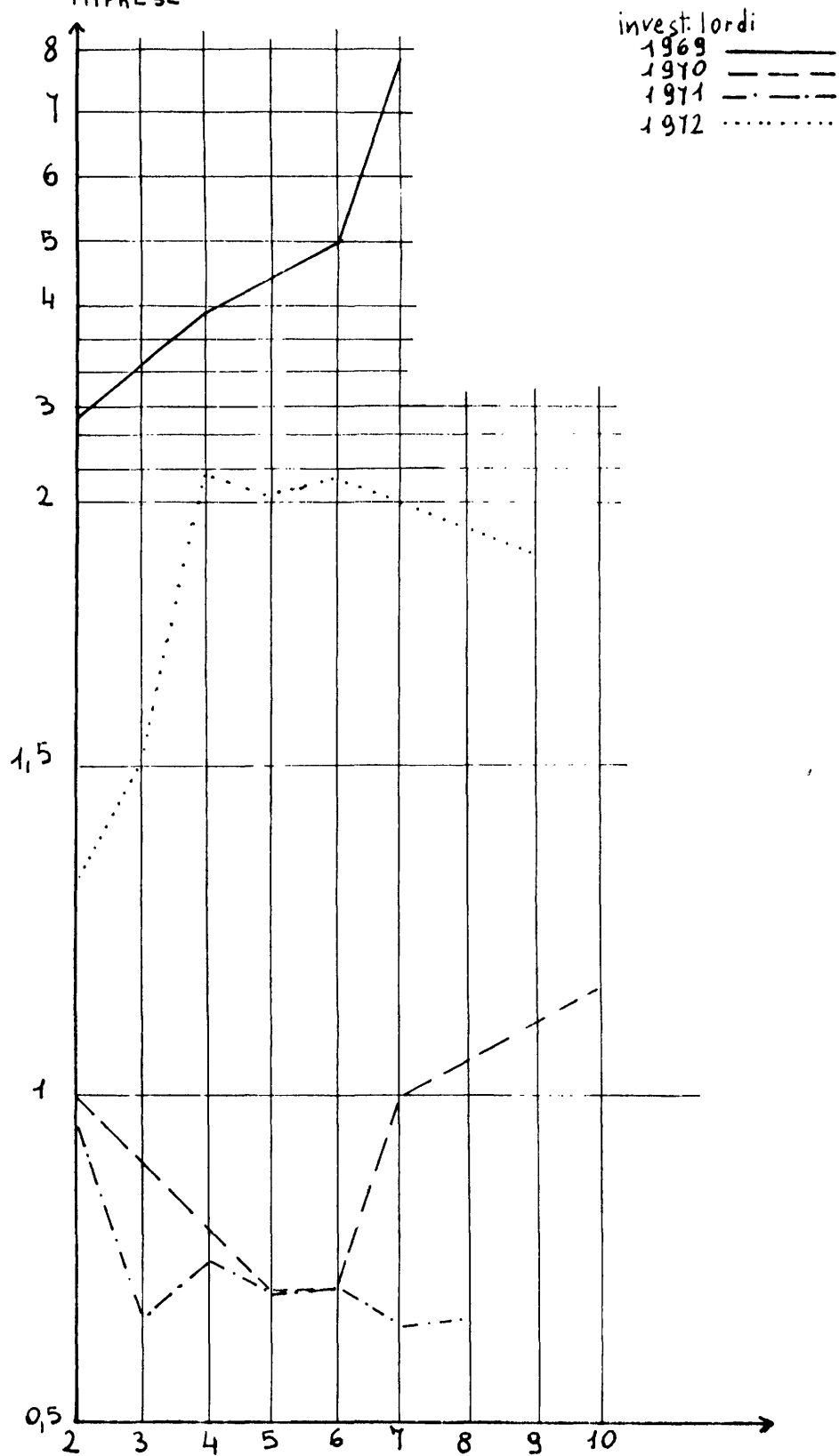
INVESTIMENTI LORDI

PAESE : ITALIA

ISTITUTO : ATOR-FIS-MILANO

SETTORE : CICLI - MOTOCICLI

IMPRESA



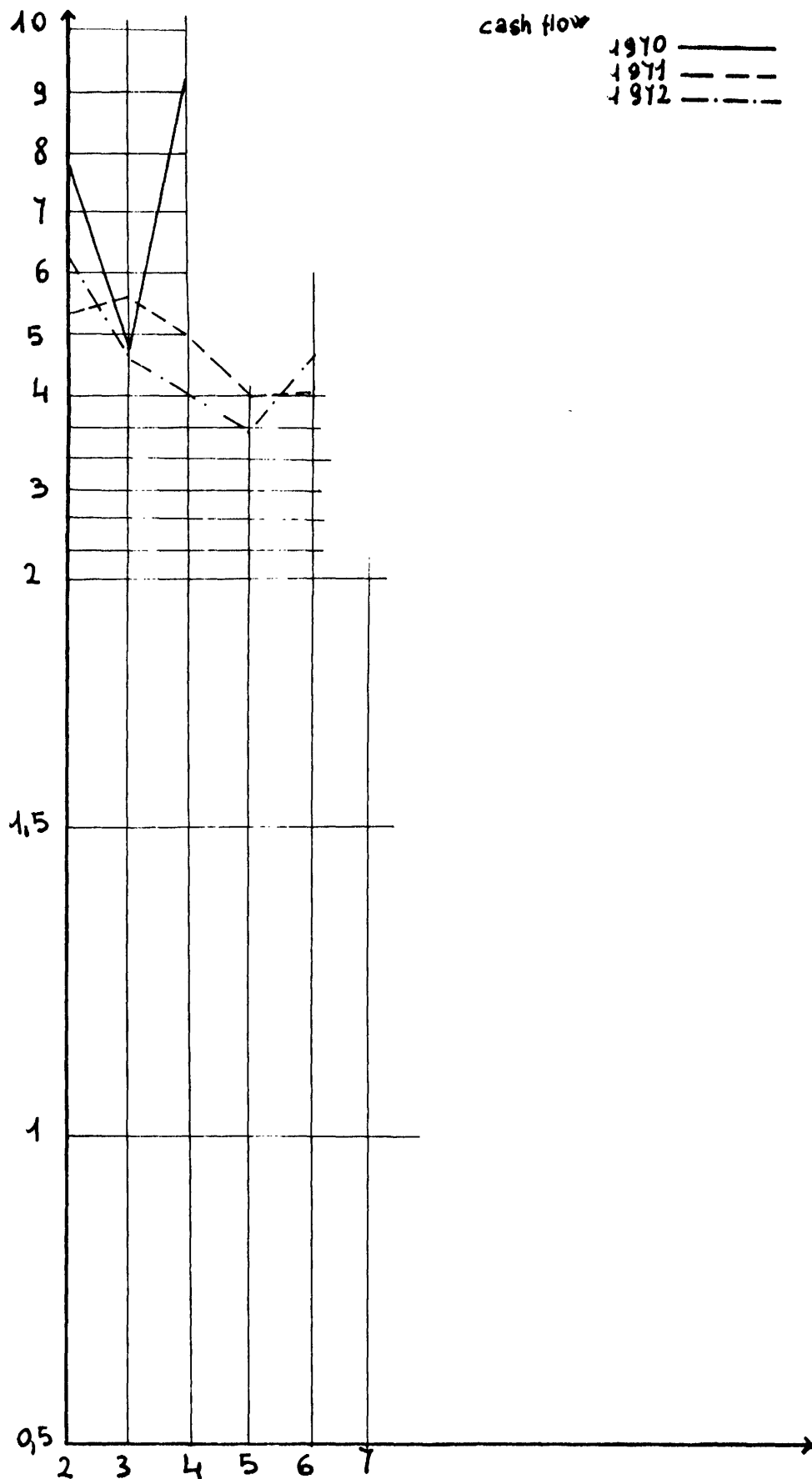
CURVE LINDA STRUTTURALI

PAESE : ITALIA

ISTITUTO : IATOR-FIS-MILANO CASH FLOW

SETTORE : CICLI - MOTOCICLI

IMPRESE



CURVE LINDA STRUTTURALI

TAVOLA 10

CAPITALI PROPRI

PAESE : ITALIA

ISTITUTO : ATOR-FIS-MILANO

SETTORE : CICLI - MOTOCICLI

IMPRESA

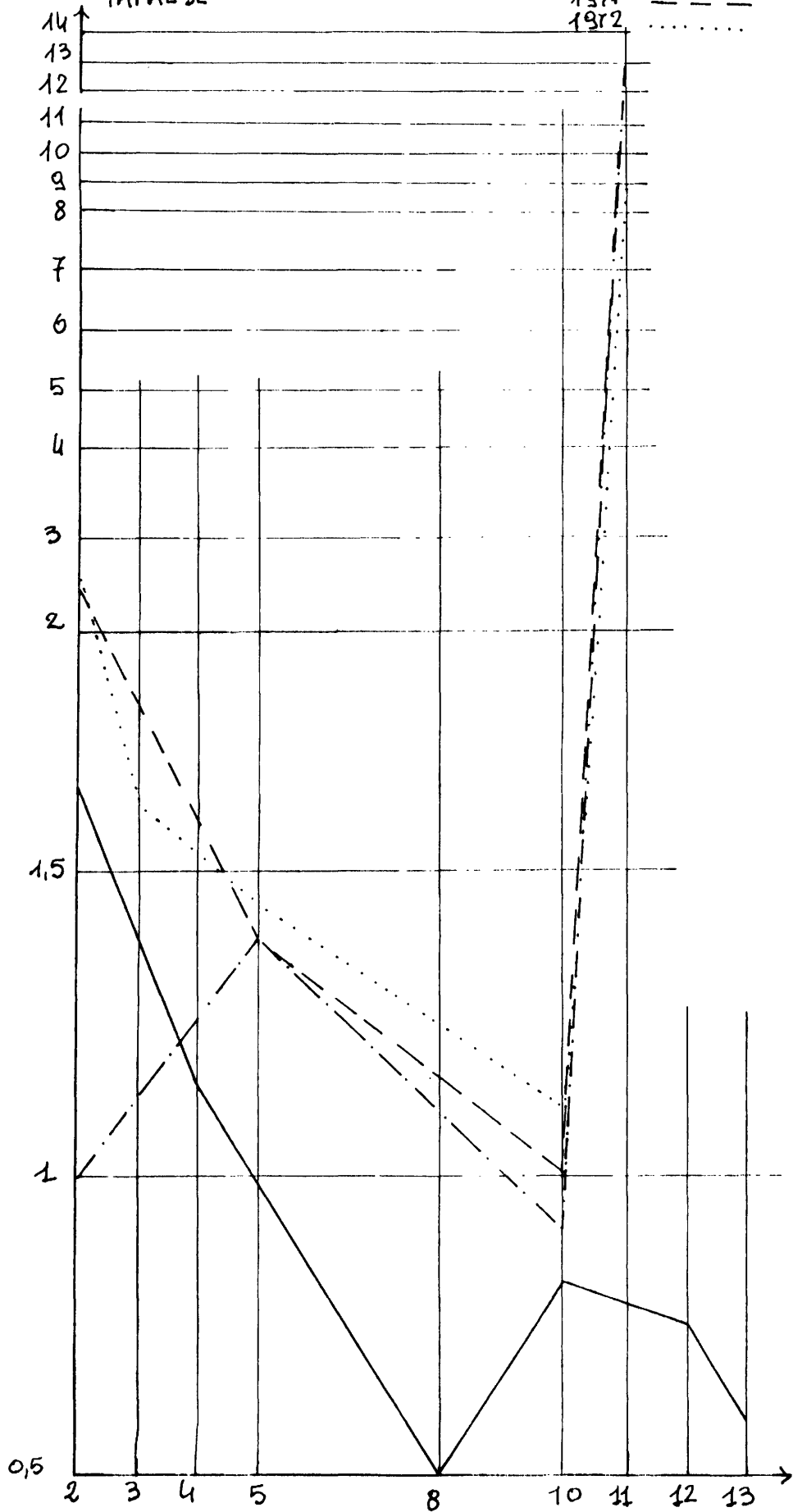
capitali proprii

1969

1970

1971

1972



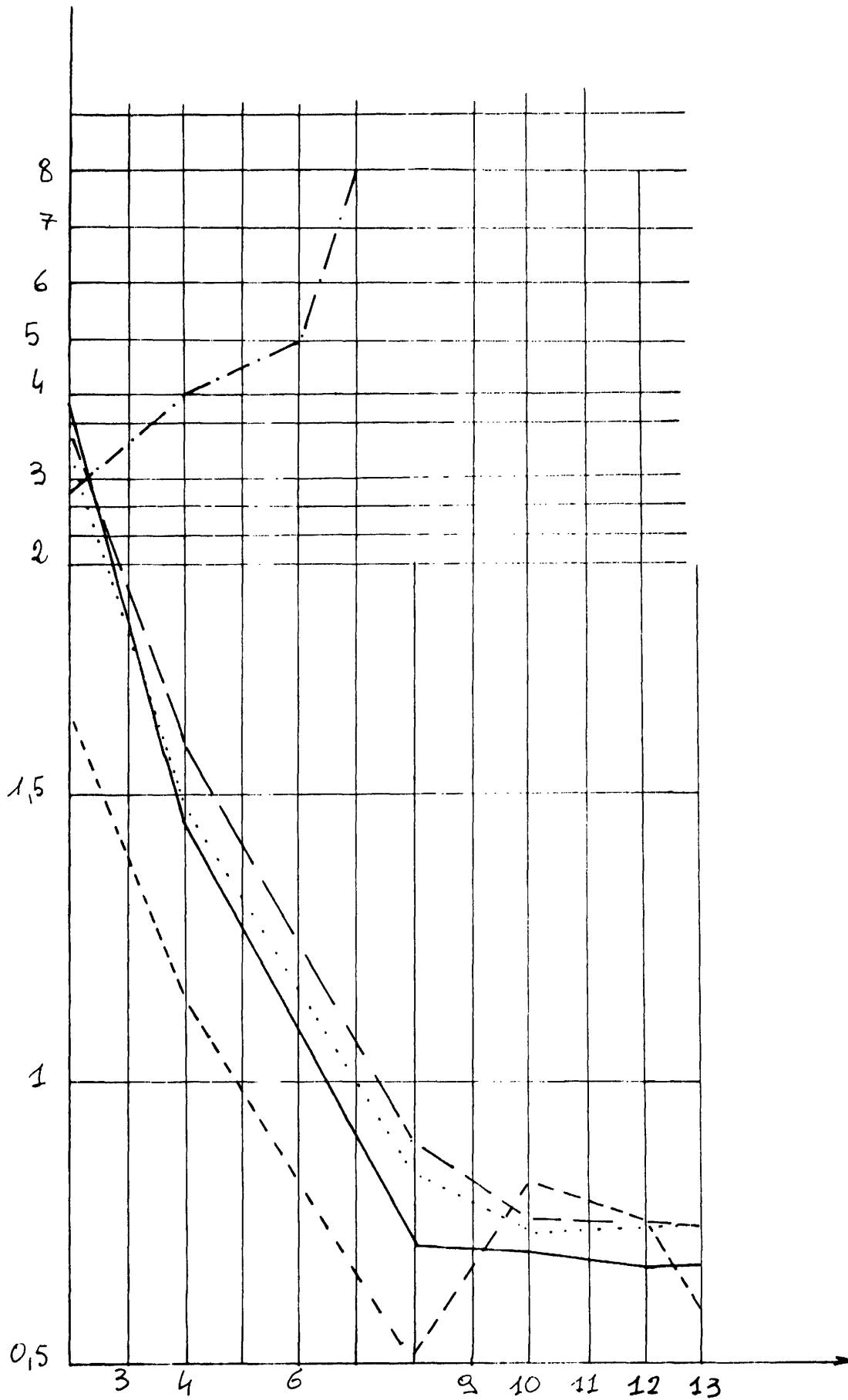
CURVE LINDA STRUTTURALI

TAVOLA II

anno 1969

PAESE : ITALIA
ISTITUTO : ATOR - FIS - MILANO
SETTORE : CICLI - MOTOCICLI
IMPRESE :

fatturato —————
effettivo —————
massa salariale
invest. londi — . — . — .
capitali propri - - - - -

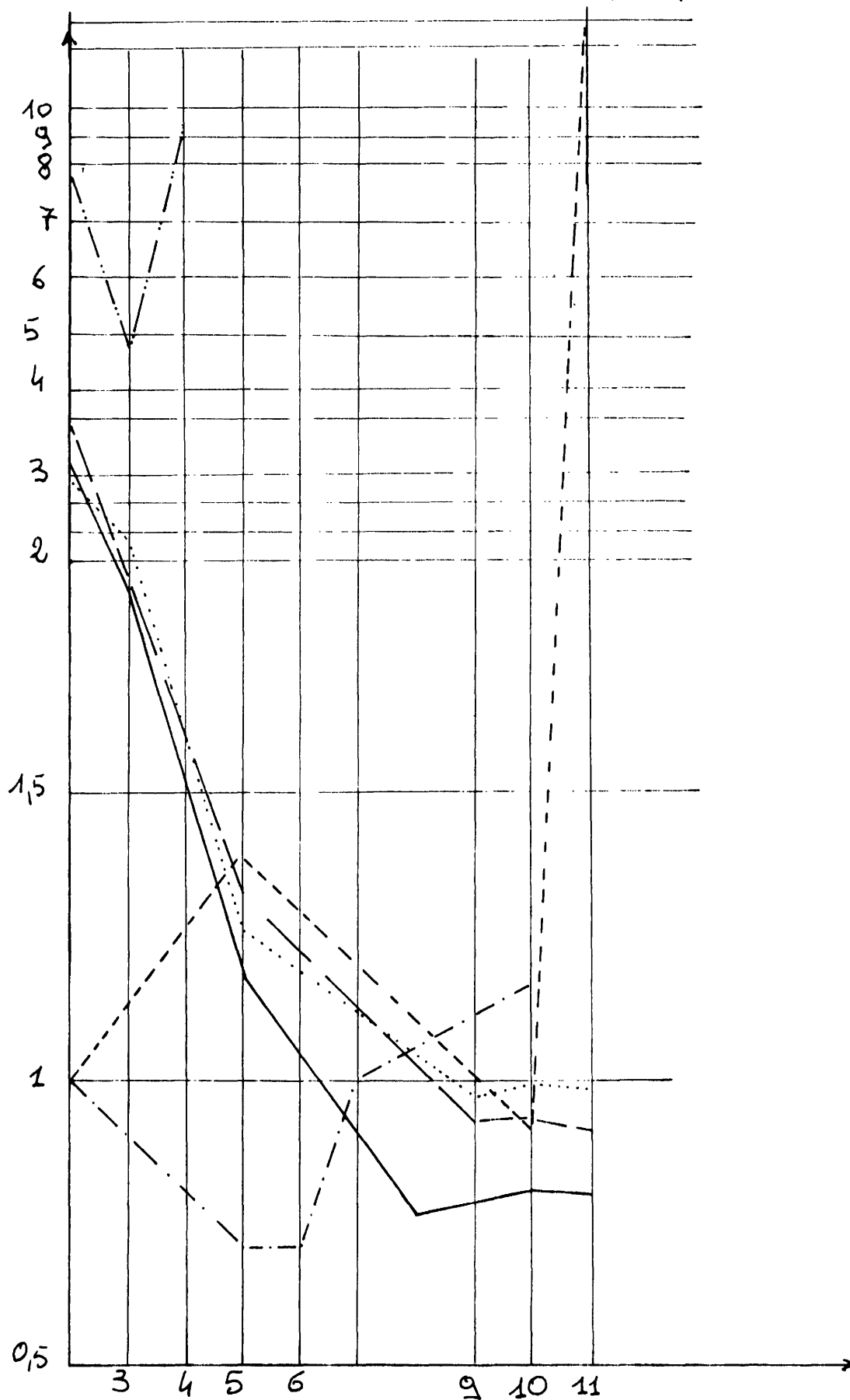


CURVE LINDA STRUTTURALI anno 1970

TAVOLA 12

PAESE : ITALIA
ISTITUTO : ATOR-FIS-MILANO
SETTORE : CICLI - MOTOCICLI
IMPRESE :

fatturato
esportivi
massa salariale
invest. fondi
cash flow
capitali propri

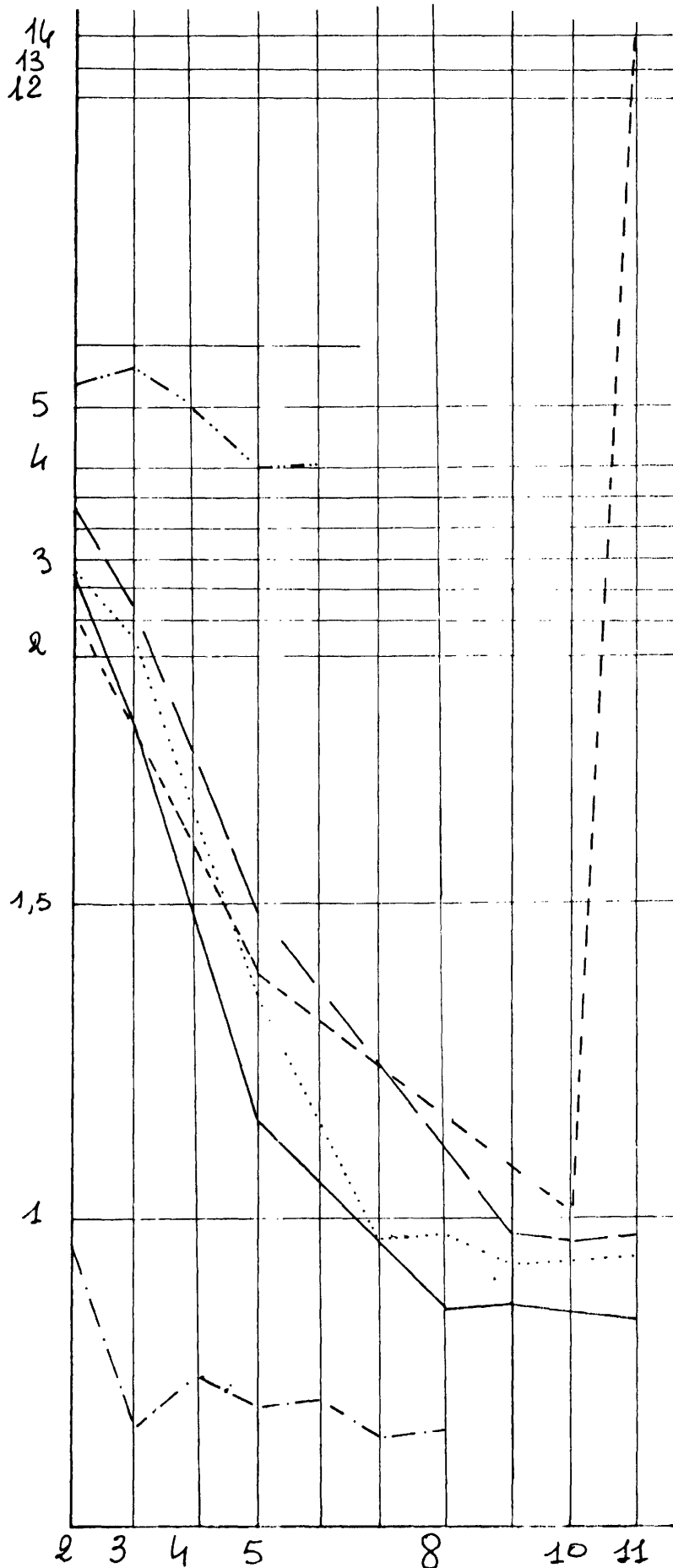


- 85 -
CURVE LINDA STRUTTURALI

TAVOLA 13

PAESE : ITALIA
ISTITUTO : ATDA-FIS-MILANO
SETTORE : CICLI - MOTOCICLI
IMPAESE

Saturato
esettivi
massa salariale
invest. lordi
cash flow
capitali propri



CURVE LINDA STRUTTURALI

TAVOLA 14

PAESE : ITALIA
ISTITUTO : ATOA-FIS-MILANO
SETTORE : CICLI-MOTOCICLI
IMPRESE

fatturato
effettivi
massa salariale
invest. lordi
cash flow
capitali propri

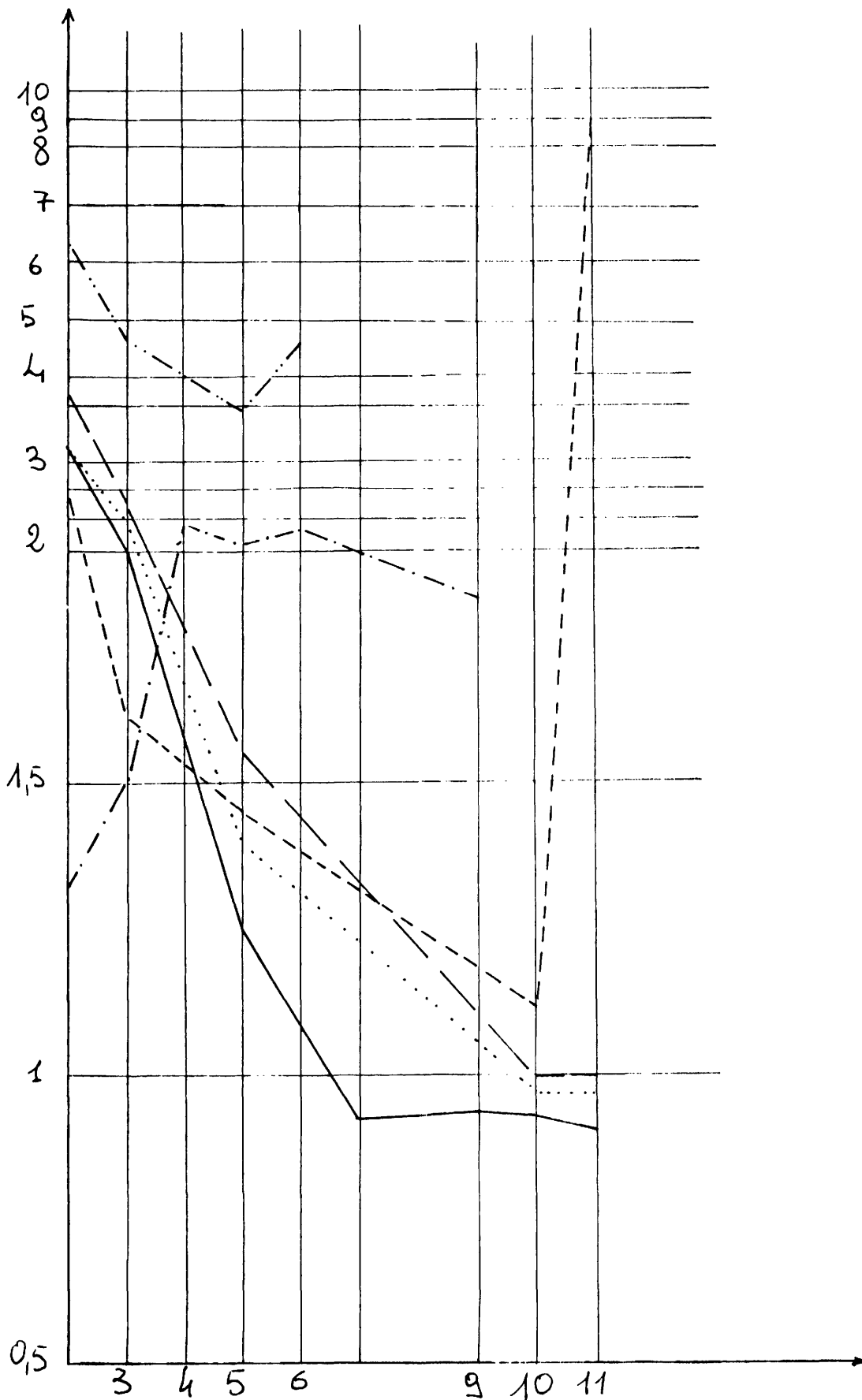


TAVOLA DEGLI INDICI LINDA

PAESE: ITALIA

ISTITUTO: ATOR-FIS (MILANO)

SETTORE: CICLI-MOTOCICLI (385. 1)

IMPRESE

VARIABILE	1969					1970				
	L max		L min.		L med.	L max		L min.		L med.
	n* _h	Ln* _h	n* _m	Ln* _m	L s	n* _h	Ln* _h	n* _m	Ln* _m	L s
FATTURATO	2	3,960	13	0,678	1,210	2	3,186	8	0,767	1,474
EFFETTIVI	2	3,478	13	0,740	1,279	2	3,501	11	0,917	1,487
MASSA SAL.	2	3,359	10	0,734	1,357	2	2,968	9	0,970	1,517
CASH-FLOW	6	20,094	2	8,008	8,008	2	7,720	3	4,741	6,231
INVEST.L.	7	7,857	2	2,908	2,908	2	1,061	5	0,708	0,835
CAP.PROPRI	2	1,639	8	0,510	1,026	2	3,052	10	0,924	1,445
	1971					1972				
	L max		L min.		L med.	L max		L min.		L med.
	n* _h	Ln* _h	n* _m	Ln* _m	L s	n* _h	Ln* _h	n* _m	Ln* _m	L s
FATTURATO	2	2,688	8	0,836	1,371	2	3,176	11	0,917	1,353
EFFETTIVI	2	3,545	10	0,973	1,620	2	3,765	10	1,010	1,693
MASSA SAL.	2	2,873	9	0,926	1,484	2	3,125	10	0,972	1,521
CASH-FLOW	3	5,518	5	4,014	4,976	2	6,282	5	3,578	4,532
INVEST.L.	2	0,952	7	0,645	0,733	2	1,325	2	1,325	1,325
CAP.PROPRI	2	2,389	10	1,068	1,381	2	2,524	10	1,113	1,447

FB 150,- Dkr 23,50 DM 10,10 FF 18,50 Lit. 2550 Fl. 10,40 £ 1.70

UFFICIO DELLE PUBBLICAZIONI UFFICIALI DELLE COMUNITÀ EUROPEE
Boîte postale 1003 – Luxembourg